Geschichte der Verkehrs- und Absatzverhältnisse beim oberschlesischen Steinkohlenbergbau in den ersten 100 Jahren seiner Entwicklung. 1748—1845.

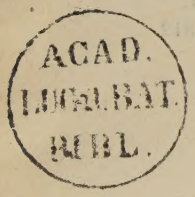
Ein Beitrag
zur Entwicklungsgeschichte des Bergbaues in Oberschlesien.

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung der Doktorwürde der Hohen philosophischen Fakultät der Kgl. Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt und mit ihrer Genehmigung veröffentlicht



von

Kurt Schroth
aus Tarnowitz O. S.

Freitag, den 9. August 1912, vormittags 11 Uhr
in der Aula Leopoldina

Vortrag:

Natur, Arbeit und Kapital in der oberschlesischen Industrie

und **Promotion.**

Breslau.
Druck von A. Favorke.
1912.

Gedruckt mit Genehmigung der philosophischen Fakultät der Kgl. Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.

Referent: Prof. Dr. von Wenckstern.
Tag des mündlichen Examens: 15. Mai 1912.

Mit Genehmigung der philosophischen Fakultät wird im folgenden nur ein Teil der von der Fakultät angenommenen Abhandlung gedruckt. Die ganze Arbeit wird später erscheinen.

Meinen guten Eltern.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545317_0061

Inhalts-Verzeichnis.

Vorwort 7

A. Einleitung 11

100 Jahre „verkehrslose Zeit“ S. 11. — Umschwung durch die Eisenbahnen S. 11. — Allgemeiner statistischer Überblick S. 12. — Andere Ursachen des Aufschwunges S. 13. — Mangel an Transportapparaten S. 14. — Kohlen und Transportkosten S. 14. — Die Eisenbahnen S. 14.

B. Die Geschichte der Verkehrs- und Absatzverhältnisse . . 16

I. Allgemeines 16

II. Die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse . . . 16

a) Landstraßen 16

Allgemeines S. 17. — Der Staat und die Straßen S. 18. — Schles. Wegereglement S. 19. — Die schles. Bergbauhilfskasse und die Straßen S. 19. — Tabelle S. 20/21. — Privat- und Aktienchausseen S. 22. — Zustand der Straßen S. 23. — Seine Folgen S. 25. — Seine Ursachen S. 26. — Wegegesetzgebung S. 28. — Material S. 29. — Finanzministerium und Kohlenstraßen S. 30. — Abgaben S. 31. — Vekturanz S. 33. — Frachten S. 35.

b) Wasserstraßen 38

Allgemeines S. 38.

1. Die Przemsa 38

Lage und allgemeine Bedeutung S. 39. — Ihr Zustand S. 39. — Regulierungsarbeiten S. 40. — Verhalten der Regierung S. 41. — Bergbehörden und Regulierung S. 42. — Kritik S. 43. — Betrieb der Schiffahrt S. 44. — Ihre Bedeutung S. 44.

2. Die Oder 46

Ihre Lage S. 46. — Natürlicher Zustand S. 46. — Regulierung S. 47. — Regulierung von Hultschin bis nach Ratibor S. 49. — Bedeutung der Oder S. 50. — Organisation der Schiffahrt — Ihr Betrieb — Abgaben und Frachten.

3. Der Klodnitzkanal.

III. Die Entwicklung der Absatzverhältnisse.

a) Beschaffenheit der oberschlesischen Steinkohlen und Kohlensorten.

b) Erster Abschnitt 1748—1788/89.

c) Zweiter Abschnitt 1789—1845.

1. Absatz ins eigne Revier:

α) Verbrauch der Dampfmaschinen,
β) „ „ Friedrichs-Silberhütte,
γ) „ „ Eisenhütten,
δ) „ „ Zinkhütten,
ε) Sonstige Abnehmer.

2. Versand nach außerhalb.

3. Absatzgebiet, Konkurrenz, Absatzpolitik.

4. Kohlenhandel.

5. Entwicklung der Preisverhältnisse.

C. Abschließendes.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit „Die Geschichte der Verkehrs- und Absatzverhältnisse beim oberschlesischen Steinkohlenbergbau in den ersten 100 Jahren seiner Entwickelung 1748—1845“ ist in der Hauptsache aus archivalischen Studien entstanden. Bei der geringen Bedeutung, welche der oberschlesische Steinkohlenbergbau in jener Zeit hatte, und bei der geringen Aufmerksamkeit, welche man ihm im allgemeinen entgegenbrachte, hatte sich eine Fachliteratur, in welcher die den Bergbau betreffenden wichtigsten Momente hätten erörtert werden können, nicht herausgebildet. Soweit aber die sonstige, verhältnismäßig dürftige [1]), über Oberschlesien überhaupt vorhandene Literatur der damaligen Zeit die in unserer Arbeit erörterten Gegenstände erwähnt und berücksichtigt, ist sie natürlich auch benutzt worden. Als mit zunehmendem Bergbau auch das allgemeine öffentliche Interesse an ihm zunahm, als zur nachdrücklichen Wahrung der eigenen Interessen die oberschlesischen Bergbautreibenden sich zu Interessenverbänden zusammentaten, da erst entstand auch eine eigentliche Fachliteratur, welche alles, was den Bergbau betraf, eingehend beleuchtete und untersuchte. Auch diese spätere Literatur, Zeitschriften wie selbständige Werke und Abhandlungen, fand, soweit sie sich eben mit bergbaulichen Fragen aus unserer zu behandelnden Zeit beschäftigt, bei der Ausarbeitung dieser Ausführungen Berücksichtigung [2]).

In der Hauptsache aber ist, wie schon erwähnt, die Arbeit aus Studien und Untersuchungen in den diesbezüglichen Akten

---

[1]) Vgl. Th. Schück, Oberschlesien, Teil II der Gewerbestatistik von Preußen. Iserlohn 1860 (Vorwort S. 6).

[2]) Welche benutzten Werke der zeitgenössischen und welche der späteren Literatur angehören, ist in den einzelnen Fällen aus den Anmerkungen aus der Angabe des Erscheinungsjahres zu ersehen.

des Kgl. Oberbergamtsarchivs zu Breslau und des Kgl. Staatsarchivs zu Breslau hervorgegangen.

Bei der Bedeutung, von welcher das Oberbergamt und in früheren Jahren auch die Kriegs- und die Domänenkammer bzw. die Regierung — es sind dies die Akten des Staatsarchivs — für den oberschlesischen Steinkohlenbergbau war, indem beide Behörden und vor allen Dingen das Oberbergamt, nicht nur wie es heute der Fall ist, hauptsächlich in bergpolizeilicher Hinsicht in den Betrieb der Gruben hineingriff, sondern indem doch während der ganzen Dauer unseres zu behandelnden Zeitabschnittes das Oberbergamt bzw. die von ihm ressortierenden Bergämter für alle Gruben die Betriebspläne festsetzte, alle Rechnungen prüfte, überhaupt der ganze Betrieb und Verwaltung sämtlicher Gruben ihnen unterstand, mußte natürlich alles, was den gesamten oberschlesischen Steinkohlenbergbau anbetraf, sich in diesen Behörden vereinigen.

So ist, glaube ich, das vorhandene und verarbeitete Aktenmaterial vollkommen ausreichend, um sich ein vollständiges Bild von den Verkehrs- und Absatzverhältnissen in jener Zeit machen zu können.

Die in Privatarchiven befindlichen auf den oberschlesischen Steinkohlenbergbau sich beziehenden Akten sind nicht eingesehen. Doch, glaube ich, schadet dies der Darstellung nicht, indem auch hier die auf Grund dieser Akten von vielen Verwaltungen aus Anlaß dieses oder jenes Jubiläums herausgegebenen Jubiläums- und Festzeitschriften, soweit sie den gesamten oberschlesischen Steinkohlenbergbau betreffende Verhältnisse schildern, benutzt worden sind.

Folgende Akten sind zur Ausarbeitung herangezogen worden:

I. Kgl. Oberbergamtsarchiv.

1. **702.** Acta generalia, betr. die Etablierung des Kgl. Bergwerks-Produkten-Komtoirs zu Breslau. vol. 1—5.
2. **1165.** Acta gen., betr. die Reorganisation des Kgl. Bergwerks-Produkten-Komtoirs zu Breslau. vol. 1—3.
3. **1092.** Acta, betr. die intendirte Aufhebung des Bergwerks-Produkten-Komtoirs zu Breslau, sowie die zu dieser Beibehaltung und neuen Einrichtung gemachten Vorschläge. vol. 1 u. 2.

4. **569.** Acta, betr. die Vereinigung des Bergwerks-Produkten-Komtoirs mit der Oberbergamtshauptkasse.
5. **1059.** Acta, betr. die Acquisition eines Steinkohlen-Speditionsplatzes für das Bergwerks-Produkten-Komtoir zu Breslau. vol. 1—5.
6. **818.** Acta, betr. den Verkauf des Bergwerks-Produkten-Komtoirs zu Breslau und der Bergwerks-Produkten-Spedition zu Oppeln:
7. Acta, betr. die Bergwerks-Produkten-Spedition zu Oppeln.
   a) **708.** Acta gen., betr. die Anlegung und Verwaltung.
   b) **701.** „ „ „ den Ankauf und die Bebauung.
   c) **708.** „ „ „ die Verpachtung des Grundstückes.
8. Acta, betr. die Bergwerks-Produkten-Spedition am Klodnitz-Kanal:
   a) **307.** Acta, betr. die Anlegung der Niederlage.
   b) **1117.** „ „ die Verpachtung des Speditions-Etablissements an die Kgl. Eisengießerei ohnweit Gleiwitz.
9. **900.** Acta gen., betr. das Forstwesen und dessen Einfluß auf den Bergbau in Schlesien.
10. **1333.** Acta, Tarnowitzer bergamtl., betr. die Versuche mit Kohlen.
11. **902.** Acta gen., betr. die Übernahme sowie die Verwaltung der Kohlenstraßen im schlesischen Distrikt.
12. **660.** Acta gen., betr. die Herstellung und Verbesserung der Verkehrsstraßen zum Transport der Produkte.
13. **734.** Acta gen., betr. die Regulierung des Transportwesens der Berg- und Hüttenprodukte auf der Oder.
14. **960.** Acta gen., betr. den Debit der Produkte bei dem schlesischen Produkten-Komtoir.
15. **1097.** Acta, betr. die Regulierung der Maße und Gewichte.
16. **1044.** „ „ die Einrichtung der Aichungsämter im oberschlesischen Distrikt.
17. **734.** Acta gen., betr. den Gebrauch der Steinkohlen überhaupt.
18. **967.** „ „ „ die Abgabenerhebung.

II. Kgl. Staatsarchiv.

1. Rep. 199. MR. IV. 9. vol. 1—5: Acta von schlesischen Steinkohlenbergwerken.
2. Rep. 199. MR. IV. Nr. 10 (Schles. Geheim-Registratur): Acta vom Transport der Steinkohlen auf dem Klodnitz-Kanal.
3. Rep. 14. PA. VIII. 391 f.: Acta, betr. den Steinkohlentransport auf der Przemsa.
4. Rep. 14. PA. VIII. 391a: Acta von Einrichtung einer Steinkohlenniederlage in Breslau, derselben Administration und dem diesfälligen Transport der Steinkohlen aus den oberschlesischen Werken durch den Klodnitz-Kanal.
5. Rep. 14. PA. VIII. 391b: Acta von Etablierung einer eigenen Speditionsniederlage am Klodnitz-Kanal für das Kgl. Oberbergamt und Verschiffung der Bergprodukte.
6. Rep. 14. PA. VIII. 391c: Acta von Anlegung der Steinkohlenniederlagen von Privatpersonen [1]).

---

[1]) Betreffend das Zitieren dieser Akten sei folgendes bemerkt: Die Akten des Oberbergamtsarchivs werden mit der Abkürzung O. B. A. Ar., die des Staatsarchivs mit der Abkürzung St. A. angegeben. Zu diesen Angaben tritt dann noch die betreffende laufende Nummer des obigen Verzeichnisses hinzu, sowie zur näheren Bestimmung das betreffende Volumen, Absender und Empfänger des Berichtes und das Datum; also z. B.:

O. B. A. Ar. 1. vol. 1. Hoym an das Oberbergamt. 10. Oktober 1804.

A. Einleitung.

Wenn wir im folgenden eine kurze Geschichte der Verkehrs- und Absatzverhältnisse beim oberschlesischen Steinkohlenbergbau in den ersten 100 Jahren seiner Entwicklung geben wollen, so geschieht dies nicht deshalb, weil 100 Jahre ein Zeitabschnitt sind, welcher gewöhnlich immer als etwas geschlossenes Ganzes angesehen und gern dazu benutzt wird, um auf die Geschichte und Entwicklung irgend eines Gegenstandes einen Rückblick zu werfen, sondern deshalb, weil diese ersten 100 Jahre beim oberschlesischen Steinkohlenbergbau eine Periode darstellen, die, vom heutigen Standpunkt betrachtet und kurz charakterisiert, als die „verkehrslose Zeit", als die Periode des fast ausschließlich „lokal gebundenen Absatzes" anzusehen ist: In dieselben Jahre, nämlich in die 40er, wo im 18. Jahrhundert der Steinkohlenbergbau Oberschlesiens in seinen ersten Anfängen begann[1]), fiel im 19. Jahrhundert der Bau der ersten Eisenbahn in das oberschlesische Steinkohlenrevier. Er führte einen gewaltigen Umschwung der Lebensbedingungen des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues wie überhaupt der ganzen oberschlesischen Montanindustrie herbei. Eine Sturm- und Drangperiode, die neben einer grundlegenden Änderung der bisherigen Betriebsgrundsätze vor allen Dingen die Handelsbeziehungen durch den nun erst beginnenden scharfen Wettbewerb mit anderen Bezirken völlig umgestaltete, brachte eine neue zweite Epoche in den Absatzverhältnissen der Erzeugnisse des oberschlesischen Steinkohlenbergbaus herauf, wie sie uns in ihrer rasch aufsteigenden Entwicklung wohl mehr bekannt sein dürfte.

[1]) Die älteste Urkunde, welche von einer Gewinnung der Steinkohlen in Oberschlesien spricht, stammt aus dem Jahre 1748; nach ihr betrieb ein Herr v. Stechow auf seinem Gute bei Ruda eine Steinkohlengrube (die heutige Brandenburg-Grube), die schon von seinen Vorgängern vor „undenklichen Zeiten" in Ausbeute genommen worden war.

Der Absatz oberschlesischer Steinkohlen, welcher mit 3010 Scheffeln (ungefähr 4013 Ztr., 1 Schffl. = $1^1/_3$ Ztr.), gefördert von zwei Gruben mit zwei Mann Belegschaft, im Jahre 1776/77 (von da ab datieren die ersten Aufzeichnungen) seinen Anfang nahm, betrug im Jahre 1799, dem Jahre, das als erster Schritt zu einem geregelten Bergbau angesehen werden kann und allgemein als das Geburtsjahr des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues bezeichnet wird, 180985 $^1/_2$ Schffl. (ca. 241314 Ztr.) und erreichte, nur allmählich steigend, im Jahre 1844/45 die immerhin beträchtliche Höhe von 4078731 Tonnen (ca. 15295241 Ztr., 1 Tonne = $3^3/_4$ Ztr.). Von dieser Zeit ab, wo also die ersten Gleisadern der oberschlesischen Eisenbahn einige Gruben erreichten, trat ein plötzliches, auffallendes Steigen der Produktion ein: Die oberschlesische Steinkohle, der es bis dahin an Absatz fehlte, fand zunächst mal einen bedeutenden sicheren Abnehmer in den Eisenbahnen selbst und dann vor allen Dingen in dem eben durch die Eisenbahnen plötzlich erweiterten und durch sie günstiger zu erreichenden Absatzgebiete[1]).

[1]) Innerhalb eines Dezenniums (von 1846—1857) stieg der Absatz von 100 auf 292, was einem durchschnittlichen Steigen von 16% pro Jahr entspricht. Dabei gibt folgende Übersicht z. B. die prozentuale Veränderung in dem Absatze an, wie sie die Eisenbahn herbeiführte:

Kohlenabsatz an:	in 1857	1845
Zinkhütten	25.8%	43.9%
Eisenhütten	24.7„	26.7„
Eisenbahnen	23.0„	—.—
Kumulativ	19.7„	25.0„
Eigener Verbrauch .	6.8„	4.4„
	100.0%	100.0%

Zur Würdigung der allgemeinen Verhältnisse sei hier auch die heutige Absatzstatistik (1909) angegeben: (Stat. d. oberschl. berg- u. hüttenmännischen Vereins).

Es betrug die ganze Förderung 34656638 t.; davon Absatz durch Verkauf 31020202 t. und zwar:

Hauptbahn	24406340 t.	= 79.68%;
Fiskalische Schmalspurbahn .	1825537 „	= 5.88„;
Privat- und Seilbahnen	3948198 „	= 12.83„;
Landfuhrwerk	827675 „	= 2.67„;
Przemsa	12452 „	= 0.04„;
Koks- und Zinderanstalten . .	2294198 „	= 7.40„;
Eisenhütten	1762789 „	= 5.63„;
Zink- und Bleihütten	1343741 „	= 4.38„.

Der Oderumschlagverkehr betrug 1747034 t.

Haben wir freilich diesen gewaltigen Aufschwung den Eisenbahnen nicht allein zuzuschreiben, indem zu ihm noch der gewaltige Umschwung in dem technischen Wissen und Können hinzutrat, in jenen Faktoren, die zur selben Zeit hauptsächlich mit Anwendung der Maschinenkraft immer tiefer und weiter in den Schoß der Erde eindrangen, den Abbau der dem oberschlesischen Steinkohlenbergbau zur Verfügung stehenden, von der Natur so begünstigten Ablagerungen zu reichster Förderung erfolgreich betrieben und mit Hilfe der nun auch vorhandenen Kapitalien den oberschlesischen Kohlenbergbau im Reiche menschlicher Tätigkeit und Produktivität eine höhere Kulturstufe ersteigen ließen, so müssen wir doch immerhin den Umstand vor Augen halten, daß vor dieser Zeit auch ohne diese großartigen Errungenschaften der oberschlesische Steinkohlenbergbau wohl in der Lage war, vermöge seiner glücklichen natürlichen Vorbedingungen, wie sie in der Mächtigkeit, Güte, Reinheit, Regelmäßigkeit, Ausdehnung und geringen Tiefe der Kohlenflöze vorlagen, einer gesteigerten Nachfrage voll und ganz nachzukommen[1]).

[1]) Als im Jahre 1789 das Generaldirektorium „wegen des im voraus zu nehmenden Bedarfs auf die nötigen Brennmaterialien zu den Salz-Kokturen bei Halle und Schönebeck“ dem Könige Bericht erstattete, wurde ihm durch eine Kabinettsorder befohlen, sich mit Hoym „näher in Korrespondenz zu setzen, um einen richtigen Begriff von der Ausbeute der oberschlesischen Gruben zu erlangen“. Hoym forderte „bestimmte Nachricht“ vom schles. Oberbergamte. Dieses äußerte sich in seinem Berichte wörtlich über die Förderungsmöglichkeit der oberschlesischen Gruben: „Dieserhalb kann man annehmen, wenn sämtliche Gruben verhältnismäßig im Durchschnitt jede mit 7 Kohlenhäuern und ebensoviel Förderleuten — exklusive der auf Vorrichtungs-, Gestein- und Versuchsarbeiten nötigen Mannschaft - belegt werden und wenn ein Häuer in der Schicht 20 -25 Scheffel Kohlen herausgeben muß, um bei dem jetzigen Gedinge von $^1/_2$- -$^3/_4$ sgr. pro Schffl. incl. der Förderleute auf seinen Lohn zu kommen, so beträgt dies nach dem geringsten Satz à 20 Schffl. in einem Tage 140 Schffl. und in einem Jahre à 300 Arbeitstagen exkl. der Sonn- und Festtage, von jeder Grube 42000 Schffl., mithin von allen 13 Gruben (soviele existierten damals in Oberschlesien) in Summa 546000 Schffl. Stück- und kleine Kohlen oder nach dem jetzigen Verhältnis der Stück- und kleinen Kohlen 3 : 1 = 400000 Schffl. Stück- und 146000 Scheffel kleine Kohlen. Hiervon können nun binnen Jahresfrist sogleich 200000 Schffl. Stück- und 60000 Schffl. kleine Kohlen gefördert werden und nach dreien Jahren, wenn der Kanal zustandekommt und die Bestellungen in Zeiten gemacht werden, um auf den Gruben vorher die nötigen Vor-

Wenn er trotzdem nicht den Aufschwung nahm und den Platz in der Kohlenversorgung nicht innehatte, der ihm also eigentlich hätte zukommen müssen, so lag dies an der Unüberwindbarkeit jener mächtigen Verkehrshindernisse, wie sie dem Absatz der oberschlesischen Steinkohlen vor der Zeit der Eisenbahnen in der Kostspieligkeit und in der geringen Räumlichkeit der Transportmittel, besonders der zu Lande, in den Weg traten; vor diesen Schranken mußten die oberschlesischen Kohlen haltmachen, um so mehr als sie infolge der Lage des Kohlenbeckens mehr als die jedes anderen Bezirkes auf den Absatz ins Ferngebiet angewiesen waren und auch heute noch sind.

Dabei spielen aber die Verkehrsverhältnisse und als ihre unmittelbare Folge die Transportkosten eine ungemein wichtige Rolle. Und gerade für den Absatz von Kohlen, die wie jedes Massengut in großen Volumen einen kleinen Wert bergen, sind billige Transportkosten ein Haupterfordernis; schon in geringer Entfernung vom Produktionsorte machen sie infolge des ungünstigen Verhältnisses des Gewichts und Volumens der Kohlen zu ihrem Preise den größten Teil des Preises selbst aus; jede Ermäßigung der Transportkosten bedeutet daher eine Erweiterung des Absatzgebietes. Dieser Umstand trat für Oberschlesien mit dem Bau der Eisenbahnen ein[1]). Mögen dieselben auch in der ersten Zeit eine ganz exeptionelle Stellung, zu der sie durch die ihnen zugefallene gewaltige Verkehrsmacht leicht verleitet werden mußten, eingenommen haben, mögen sie besonders da, wo einzelne Bahnen in allen Beziehungen das Monopol unangefochten ausüben konnten, die Stelle eines Usurpators eingenommen haben, so haben sie es doch erst möglich gemacht, daß die oberschlesischen Kohlen auch als „das Brot der Industrie“ in die Reihe der Massengüter eintreten und

---

richtungen und sonstigen Arrangements zu machen, so kann das duplum oder überhaupt ein Quantum von 500 000 Schffl. jährlich auf eine lange Reihe von Jahren sicher erfolgen“. (Aus St. A. 1 vol. 3, Oberbergamt an Hoym, 15. Dezember 1789.) Tatsächlich wurden im Jahre 1789 dem Absatz in Höhe von 88 835 1/4 Schffl. entsprechend nur 103 758 1/2 Schffl. gefördert. (Vgl. Herm. Fechner „Geschichte des schlesischen Bergbaues unter Friedrich dem Großen“ in der Zeitschr. für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen Bd. 50 1902 S. 496.)

[1]) Die Eisenbahn transportiert heute z. B. dasselbe Gewicht auf dieselbe Entfernung für 1/4—1/10 der alten Achsenfracht.

durch die mit ihnen verknüpften sozialen und wirtschaftlichen Interessen eine kulturhistorische Bedeutung erlangen konnten.

Nur zu offenbar ist, wie schon erwähnt, dieser Umschwung und die auf ihn folgende weitere Entwicklung, als daß er nicht allgemein bekannt sein dürfte. So erscheint es vielmehr ganz berechtigt zu sein, einen Blick auf die Verkehrs- und Absatzverhältnisse in der Zeit vor Einführung der Eisenbahnen in das Herz des oberschlesischen Steinkohlenrevieres, in dem ersten „verkehrslosen“ Jahrhundert des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues zu werfen.

B. Die Geschichte der Verkehrs- und Absatzverhältnisse.

I. Allgemeines.

Mehr als jeder andere Produktionszweig bedarf also der Bergbau bei der Notwendigkeit seiner Produkte für alle Kreise des menschlichen Bedarfs, der menschlichen Arbeit und des menschlichen Schaffens der unbeschränkten Verkehrsfreiheit und der größten Transportbilligkeit; ausgedehnte, in gutem Zustande erhaltene Verkehrsmittel, auf welchen wie in den Adern des Körpers der gesamte Inhalt des stofflichen Bedarfs den Werken, sowie der ganzen Bevölkerung zugeführt werden kann, sind für ihn, wie auch schon aus den einleitenden Worten hervorgeht, die erste und wichtigste Lebensbedingung.

Um diese Lebensbedingung nun war es bei Oberschlesiens Bergbau äußerst schlecht bestellt. Fehlte es ihm damals also auch an einem so vollkommenen Transportmittel, wie es ihm am Ende unserer zu behandelnden Zeit in den Eisenbahnen gegeben wurde, so brachte man auch den vorhandenen kein so großes Interesse entgegen, wie es ihnen bei ihrer ungeheuren Bedeutung wohl hätte zukommen müssen: Erbärmliche Wege und ebensolche schlechte, dazu noch weit entfernte und infolge dieser Wegeverhältnisse äußerst schwer zu erreichende Wasserstraßen genügten schließlich in keiner Weise den Anforderungen, welche der Bergbau an sie stellte, und konnten seine ungeheuren Reichtümer auch nicht einmal in seinem eigenen Bezirke selbst zur vollen Entfaltung bringen.

II. Die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse.

a) Landstraßen.

Von den beiden für die Abfuhr der oberschlesischen Steinkohlen in Betracht kommenden Transportmitteln, den Land- und

Wasserstraßen, nahmen natürlich die Landwege den ersten weitaus wichtigsten Platz ein. Sie vermittelten mit Ausnahme der auf der Przemsa verschifften Kohlen [1]) den gesamten Absatz, so wie er sich mit seinen gewaltigen Massentransporten zwischen den Gruben und ihren Hauptabnehmern, den Hüttenwerken, und den Verladeplätzen, von denen aus die Kohlen auf dem Klodnitz-Kanal weiter versandt wurden, abspielte. Dabei blieb es doch aber auch noch nicht allein! Bei der bedeutenden Zink- und Eisenhüttenindustrie mußten die Landstraßen doch auch gleichzeitig den Hüttenwerken die ungeheuren Massen der zur Verhüttung kommenden Erze zuführen und für die Abfuhr der fertigen Produkte Sorge tragen. Man wird von dem Verkehr, welcher auf den oberschlesischen Landstraßen herrschte, einen Begriff bekommen, wenn man sich vor Augen führt, daß Oberschlesiens gesamte Montanproduktion am Ende unserer Zeit eine Höhe von ca. 4 000 000 Tonnen Steinkohlen, über 3 000 000 Ctr. Eisenerzen und über 2 000 000 Ctr. Gallmei pro Jahr erreicht hatte [2]).

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts durchschnitten nur einige wenige bescheidene Wege das waldreiche Industriegebiet Oberschlesiens. Die einzige bemerkenswerte Straße jener Zeit war die von Chorzow über Beuthen nach Tarnowitz führende; sie diente hauptsächlich zur Versorgung des Tarnowitzer Erzbergbaues mit den nötigen Kohlen. Nur langsam „besserten“ sich mit dem Fortschreiten der Industrie auch die Wege. Der Staat tat im allgemeinen und im besonderen für das allzu entfernte Oberschlesien für Ausbildung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse fast gar nichts. Sogenannte von ihm gebaute notwendigste „Kunststraßen,“ welche nur einige wenige Hauptpunkte berührten, konnten im allgemeinen dem oberschlesischen Steinkohlenbergbau keine großen Dienste leisten; für ihn war ein weitverzweigtes, die wichtigen Stätten des Bergbaues und der Hüttenindustrie verbindendes Landstraßennetz von alleinigem höchsten Nutzen.

Wieviel auch im Laufe der vielen Jahre der Staat in dieser Hinsicht getan hatte, zeigt wohl am besten ein Bericht des Berg-

[1]) Der Versand geschah zum Teil direkt von den Gruben aus auf der Przemsa, zum Teil war eine allerdings kaum in Betracht kommende Anfuhr per Axe zu den an diesem Fluß gelegenen Niederlageplätzen notwendig.

[2]) Vrgl.: Zwei Wünsche aus Oberschlesien, Breslau 1847, S. 7.

amtes in Tarnowitz an das schlesische Oberbergamt aus dem Jahre 1834,[1]) worin es wörtlich heißt:

„Außer der großen Straße von Oppeln nach Zabrzeck-Berun und von Gleiwitz über Königshütte nach hierher (Tarnowitz) ist fast ohne Ausnahme auch nicht eine Meile guter Weg in dem Bezirke unseres Bergbaues durch Kreisarbeiter fertig geworden. Im Beuthener Kreise ist nur zwischen Miechowitz und Rokittnitz angefangen worden etwas zu mackadamisieren;[2]) doch aber sind die Steine schlecht und zu groß, und an dem Wege von Königshütte nach Myslowitz sieht man noch immer Spuren früherer Bemühungen zur Verbesserung der Wege; außerdem aber kann man bei so ungünstigen Tieren und Material nicht leicht schlechtere Wege sehen wie im Kreise Beuthen.

Im Gleiwitzer Kreise ist nur der Weg von Gleiwitz nach Kieferstädtel angelegt und ziemlich erhalten, alle anderen Wege oft kaum zu befahren.

Im Rybniker Kreise ist uns auch nicht eine Rute guter Weg bekannt und zum Glück ist der dortige Sand so verbreitet, daß man, wenn auch langsam, fortkommt.

Im Plessen'schen Revier führt uns unser Geschäft wenig,[3]) doch wissen wir, daß kein Stück wirklich guter Weg fertig geworden ist.

Im Ratiborer Revier kennen wir auch nur ein Stück Weg von Ratibor nach Rauden, was gut ist, während man auf den anderen Straßen einsinkt, wenn es naß ist."

Das war die Fürsorge des Staates selbst für die Verbesserung der Grundbedingung des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues, wie überhaupt der gesamten oberschlesischen Montanindustrie, in der er aber eine vorzügliche Hilfsquelle zur Erhöhung seiner Einnahmen gefunden hatte. Dafür hatte er den Wegebau von den Naturalleistungen der Grundbesitzer abhängig gemacht und durch

[1]) O. B. A. Ar. 12. vol 1. Oberschles. Bergamt ans Oberbergamt. 26. August 1834.

[2]) Eine Art des Straßenbaues, benannt nach dem Schotten Mac Adam. Als Unterbau dient beim Mackadamisieren ein Grobschlag, wobei die Straßendecke aus einer einheitlichen Schicht klein geschlagener Steine gebildet werden kann. Er ist für leichteren Verkehr mehr geeignet.

[3]) Der Bergbau in der Standesherrschaft Pless unterstand als „privilegierter Bergbau" nicht dem oberschlesischen Bergamte.

die Bestimmungen des Schlesischen Wegereglements vom 11. Januar 1767 die Ausbesserung der öffentlichen Wege und Brücken den Grundbesitzern und Gemeinden, [1]) deren Grundstücke an beiden Seiten des Weges lagen, als Last aufgebürdet, wobei bei größeren und kostspieligeren Bauten Kreishilfe eintreten sollte.

Es war nur zu natürlich, daß sich Dominien und Gemeinden, für die solche Bestimmungen eine wirklich drückende Last waren, nur unter dem äußersten Druck und Zwang veranlaßt fühlten, ihren schweren Verpflichtungen nachzukommen. [2])

Um wieviel trauriger hätten sich diese Wegeverhältnisse noch gestaltet, wenn nicht die Bergbautreibenden Schlesiens in der „Steinkohlenbergbauhilfskasse“ sich ein Institut geschaffen hätten, dem neben anderen Aufgaben auch die wichtige zufiel, die Gewerken im Bau von Wegen zu unterstützen. Sie hatte für Oberschlesien teils allein, teils mit Unterstützung der Regierung in Oppeln, für Bau und Instandhaltung der Landstraßen viel geleistet, und ihr verdankte die oberschlesische Montanindustrie zum größten Teile überhaupt das wenige, was ihr in dieser Beziehung zur Verfügung stand [3]).

---

[1]) Die Gemeinden wurden nur dann zu diesen Leistungen herangezogen, wenn die Grundstücke nur mit ihren langen Seiten an den Weg stießen, sodaß sie als schmale Streifen neben ihm lagen; Dominien und Gemeinden mußten dann die innerhalb ihrer Feldmark sich befindlichen Wege gemeinschaftlich in Stand setzen.

[2]) Siehe weiter unten S. 26 ffl.

[3]) Bei der Wichtigkeit, welche die Schles. Steinkohlenbergbauhilfskasse in dieser Hinsicht wie überhaupt für den gesamten schlesischen Steinkohlenbergbau hatte, wollen wir hier ihre Entwicklung in den Hauptzügen angeben:

Ihre Gründung fällt in die ersten Anfänge des Steinkohlenbergbaues; sie soll dem Steinkohlenbergbau Schlesiens, zur Unterstützung der Gewerken beim Treiben von Stollen, beim Bau von Wegen usw. dienen. Um diesen Zweck zu erreichen, wurde durch ein Rescript vom 30. Dez. 1778 bestimmt, daß die Steinkohlentaxe, d. i. der Preis, erhöht werde. Da diese Bestimmung aber auf vielen Widerstand stieß, ordnete der König am 13. Aug. 1779 an, daß von jedem verkauften Scheffel ein Pfennig in die Kasse gezahlt werden sollte. In diesem Jahre hatte die Kasse ein Vermögen von ungef. 547 Rthlr. und 1801 waren es schon 50224 Rthlr.

Im Jahre 1842 erfolgte eine Teilung des Instituts in eine oberschlesische und eine niederschlesische Steinkohlenbergbauhilfskasse, wobei gleichzeitig auch eine Änderung in der Höhe der Beitragszahlungen eintrat. Eine Kabinettsorder vom 1. April 1861 löste die Steinkohlenbauhilfskasse auf.

Name der Straße	Anfangs- u. Endpunkt derselben	Länge Ruten	Auf welche Kosten sie gebaut worden sind und in welchem Jahre
A. Bergwerksstraßen und			Auf Wegebessg. in 1827.
zwar **1. Beuthner Straße**	Königshütte-Beuthen	1520	Für Rechnung d. Steink. Bergb.-Hilfsk. i. 1811/19
			Von d. Reg. in Oppeln Nebenkosten
Pflasterung durch Beuthen	—	185½	Von der Regierung
2. Tarnowitzer Straße	Beuthen-Tarnowitz	3090	Von d. Reg. in Oppeln auf Rechnung d. Steink. Bergb.-Hilfsk. gebaut
3. Kronprinzenstraße	Zabrze-Königshütte	3393	Für Rechnung d. Steink. Bergb.-Hilfsk. 1818/21
			Unterhaltungskosten
			Von d. Reg. in Oppeln
	Zabrze-Gleiwitz	2135	Von d. Reg. in Oppeln Nebenkosten
Zum Schienenwegsplanum	Gleiwitz--Königshütte	—	—
			Auf Bepflanzung sämtlicher Bergwerksstraßen von der Regierung
			Summa der
B. Grub.- u. Kohlenwege			
1. LagiewnikerKohlenweg	—	—	in 1798
2. Anton-Grubenweg	Stelle Schacht II der Antongr. b. z. Str. n. Rybnik	466	Antongrube u. Steink. Bergb.-Hilfsk. 1808
3. Grubenweg der Friedrichsgrube bei Zawada	Friedrichsgrube-Stelle Schacht II d Antongrube	c. 94	Steink.-Bergb.-Hilfsk. in 1812
4. Leopold-Grubenweg	Leopoldsgr. — Straße nach Gleiwitz	215	Leopoldgrube u. Steink. Bergb.-Hilfsk. 1809
5. Kohlenweg üb. Beudeck	Petrzkowitz-Hultschin	—	Steink.-Bergb.-Hilfsk. in 1806
6. —	—	—	desgl. in 1823/24
7. Burghardt-Grubenweg	Burghardtgr.-Mockrau	453	Burghardtgrube u. Steinkohl.-Berg.-Hilfsk. 1811
			Reparatur 1824
8. Birtultan-Straße	Birtultau-Pschow	ca. 986	Steink.-Bergb.Hilfsk. mittelst Kreishilfe in 1822/23
			Reparaturkosten i. 1830
			Summe der Gruben-
9. Straße n. Antonienhütte	Kronprinzenstraße — Belowsegengrube	370	Auf Kosten d. Steink.-Bergb.-Hilfsk. v. d. Reg.

Die Steinkohlenbergbauhilfskasse hat beigetragen: Spezial-Summe Rthlr.	sg.	Pf.	Haupt-Summe Rthlr.	sg.	Pf.	Für welche Zwecke ist sie gebaut und für welche Vekturanz wird sie hauptsächlich o. ausschließlich gebraucht?	Wer bestreitet die Unterhaltungskosten?
47	14	8				Haupsächlich zur Abführung von Bergwerksprodukten u. Materialien-Anschaffung zugleich auch als Land- und Poststraße	Bis 1831 die Steink.-Bergb.-Hilfskasse; von da ab die Regierung in Oppeln
11078	9	4					
17363	—	—					
86	—	—	28574	24	3		
		—	2798	—	—		
—	—	—	36507	—	—	Desgl.	Kgl. Regierung Oppeln
32891	17	—					
3244	15	8					
30022	—	—					
31950	—	—				Desgl.	Desgl. von 1831 ab
375	29	7					
18382	21	5	116866	23	8		
			5382	—	—		
Bergwerksstr.			190128	17	11		
			31	2	—		
			236	5	—	Zur Kohlenabfuhr	
			108	—	—	Zur Beförderung d. Absatzes nach d. Klodnitz-Kanal	
			104	—	—	desgl.	
			203	4	—	Zur Belebung d. Debits i. Leobschützer Kreise	
			150	—	—		
140	—	—					
40	—	—	180	—	—	Abfuhr der Kohlen von der Grube	
409	—	7					
150	—	—	559	10	7	Desgl.	
u. Kohlenwege			1571	21	7	Zur Beförderung d. Abs. v. d. Kohlengruben, sowie der Produkte v. d. nächstliegenden Privathüttenwerken	Kgl. Reg. in Oppeln
Hauptsumme			191700	9	6		
			4700 veranschlagt				

Vorstehende Tabelle gibt eine genauere Nachweisung derjenigen Straßen und Wege, welche ganz oder zum Teil auf Kosten der schlesischen Steinkohlenbergbauhilfskasse gebaut und unterhalten wurden (1834). Es sind also gleichzeitig auch die wichtigsten damaligen Verkehrswege im oberschlesischen Bergdistrikte. Neben den Anfangs- und Endpunkten der Straßen und ihrer Länge zeigt sie uns auch die einzelnen Erbauungskosten, das Jahr ihrer Erbauung, den mit ihrem Bau beabsichtigten Zweck und die Behörde, welche die Unterhaltungskosten bestritt, wobei zu diesem letzten Punkte noch zu sagen ist, daß neben diesen Behörden auch Gruben und Hütten, welche von dieser oder jener Straße den meisten Vorteil hatten, zu ihrer Unterhaltung mit beigetragen haben; so wurden z. B. repartiert die Unterhaltungskosten der Beuthner Straße, welche von 1821 bis 1830 ungefähr 3368 Rthlr. betragen hatten, von der Königshütte, der Lydognia-Zinkhütte, der Königsgrube und der Friedrichsgrube und Hütte[1]).

In den 40er Jahren trat dann in Oberschlesien auch die Erscheinung auf, daß Privatpersonen, welche vom Staate eine Unterstützung erhielten, den Bau und die Unterhaltung von Straßen in die Hand nahmen; als Gegenleistung waren sie berechtigt, einen Teil der eingenommenen Zölle für sich zu beanspruchen; es entstanden so die eigentlichen Privat- und die häufig zu findenden sog. Aktienchausseen. Eine von der ersteren Art war z. B. die, wie sie im Jahre 1843 durch eine Kabinettsorder dem Grafen Renard zum Bau von Oppeln nach Malapane genehmigt worden war, während die in demselben Jahre kräftig in Angriff genommene Chaussee von Nicolai über Pleß zur Landesgrenze eine Aktienchaussee war.

Zur Ergänzung der bisherigen Ausführungen über die Ausdehnung der Straßen sei hier noch folgende Übersicht angeführt,

Bis zum Jahre 1843 hatte sie z. B. 7 Straßen ausgeführt, welche ihr unterstellt und von ihr unterhalten worden waren. Diese Straßen hatten eine Länge von zusammen 20827 Ruten (1 Rute = 3,77 m); es waren dies (nach den Schles. Provinzialblättern 1843 Bd. II S. 593):

Die Mokrauer Kohlenstraße (1050 R.), die Tarnowitz-Königshütter Straße (4832 R.), die Königshütter-Myslowitzer (4444 R.), die Gleiwitz-Königshütter (5515 R.), die Antonienhütter (841 R.), die Beuthen-Pieckarer und die Beuthen-Rokittnitzer Straße (2003 R.). (Vgl. auch die vorstehende Tabelle.)

[1]) Vgl. Anmerk. 3 auf Seite 19 und Anmerk. 3 auf Seite 17.

die uns einen Überblick über die Zahl und Länge der Kreis-, Kommunal-, Aktien- und Privatchausseen im engeren Industriebezirk gibt[1]):

Kreis	Tost-Gleiwitz	1	Chaussee	von	3920	Ruten
„	Beuthen	9	„	„	15569	„
„	Pleß	1	„	„	8100	„
„	Rybnik	1	„	„	1557	„
				zus.	29146	Ruten

Natürlich waren diese in der Tabelle angeführten Wege schließlich nicht die einzigen, welche damals in Oberschlesien existierten; das oberschlesische Bergamt selbst war in dem schon öfters erwähnten Bericht[2]) nicht imstande, alle Straßen auch selbst in dem engeren Bezirke anzugeben; denn „der Begriff von Straßen und Wegebau ist so ausgedehnt, daß wir (Bergamt) nicht imstande sind, die unzähligen Straßen und Wege nachzuweisen, die gebaut worden sind. Alle Jahre werden in allen bekannten Kreisen durch die Grundbesitzer und Kreisarbeiter nach allen Richtungen Wege gebaut und verbessert, (jetzt kommt das Charakteristische) wenn man ein Aufwerfen von Gräben und Überfüllen der Wege mit Erde oder, was noch schlimmer ist, mit Reisig und großen Steinen so nennen kann, und alle Jahre wird der Weg dadurch in der Regel nur schlechter, bis der aufgeworfene Kot die Gräben wieder ausfüllt".

Und damit kommen wir auf einen wichtigen und nicht uninteressanten Punkt, auf den traurigen Zustand der baulichen und sonstigen Verhältnisse aller dieser schon an und für sich durch die Ausdehnung ungenügenden Wege fast ohne Ausnahme. Genügen die letzten Zeilen und auch die schon an früheren Stellen[3]) erwähnten Tatsachen beinahe, um uns über die Beschaffenheit der „Lebensbedingung" des oberschlesischen Steinkohlenbergbaues klar zu werden[4]), so mögen den sicher auf Wahrheit beruhenden Be-

[1]) Stammt diese Tabelle auch aus dem Jahre 1858, so läßt sie sich doch ohne weiteres auch auf das Ende unserer Zeit anwenden, wenn man bedenkt, daß im Jahre 1842 die Länge der von der Bergbauhilfskasse allein angelegten Straßen schon annähernd 20000 Ruten ausmachte.

[2]) Vgl. Seite 17/18. [3]) Vgl. Seite 18.

[4]) Gehört die folgende Notiz auch nicht in den Rahmen vorliegender Arbeit, so sei sie doch hier wegen ihres vielsagenden Inhalts angeführt:

richten der Behörden noch zwei privaten Kreisen stammende Mitteilungen zur Seite gestellt werden. Der Verfasser des Büchleins: „Zwei Wünsche aus Oberschlesien[1])“ schreibt z. B. auf Seite 5: „Außerdem werden Straßen von Gleiwitz nach Tarnowitz und nach Königshütte, so wie die von Tarnowitz über Beuthen eben dahin und endlich die von Königshütte nach Myslowitz Chausseen genannt, und wird diese ihre Benennung durch Chausseegeldhebestellen auch dem Zweifler an der Richtigkeit des Namens Chaussee begreiflich gemacht. Mit einem Wort, es sollen diese genannten Straßen Chausseen sein.“

Über die nicht chaussierten Verbindungswege schreibt derselbe Verfasser: „. . . Aus den schauerlichen Abgründen, die sich auf diesen Wegen oft öffnen, um die Zugpferde bis an den Bauch und die Wagen bis über die Achsen versinken zu lassen, gähnt uns überall die Notwendigkeit schneller und durchgreifender Abhilfe des jetzigen Zustandes entgegen.“

Und folgen wir noch den Ausführungen Solgers, wie er sie mit Bezug auf die Wegeverhältnisse in seinem vortrefflichen Buche[2]) entwirft, so haben wir, glaube ich, einen anschaulichen Begriff von diesen erhalten. Es heißt da nämlich: „Es sind nur wenige Jahre her, daß man nur mit Besorgnis wagte, seine Person selbst den fiskalischen Chausseen anzuvertrauen. Sie glichen von weitem mehr tief gefurchten Ackerfeldern als Kunststraßen, und mancher Wagen mußte in schlechter Jahreszeit seine Ladung abwerfen, um nicht völlig stecken zu bleiben.“

Die ungeheuer schwerwiegenden Nachteile eines solchen grauenvollen Zustandes des ersten und einzigen Verkehrsmittels für den oberschlesischen Steinkohlenabsatz sind wohl leicht zu erkennen. Unter ihm litt nicht nur wie ganz natürlich der Steinkohlenbergbau selbst, sondern auch die ganze andere kohlenverbrauchende

---

„Man muß“, so schreibt ein Reisender im Jahre 1817, „die Straße von Berlin nach Breslau, die größte im Lande, gereist sein, um sich zu erinnern, daß dieselbe größtenteils ein Sandweg war mit 1000 losen Steinen von der Größe einer Kanonenkugel ohne Seitengräben, meistens ohne Straßenbäume mit Ausnahme einiger einzelstehender Kopfweiden.“ (Schles. Provinzialblätter.)

[1]) Vgl. Seite 17 Anmerk. 2.

[2]) Vgl. Solger Hugo, Der Kreis Beuthen 1860 S. 258. Solger war Landrat dieses Kreises.

Industrie wurde auf das schwerste geschädigt; Sicherheit und Ständigkeit des Betriebes, wie sie bei Gruben und besonders den Hüttenwerken unumgänglich notwendig sind, waren bei der in manchen Jahreszeiten direkten Unausführbarkeit des Transports der Materialien und Fabrikate auf das höchste gefährdet und oft in Frage gestellt.

Wenige Meilen Entfernung, schon 3—4, von den Kohlenrevieren genügten, um die mannigfachen Vorteile, welche die Hüttenwerke besonders durch Anwendung der Steinkohlen hätten haben können, zu nichte zu machen, indem die Selbstkosten wegen der hohen Frachtlöhne sich viel zu hoch ermittelten, und ein Betrieb mit dem alten Brennmaterial, dem Holze, auch keine größeren Kosten verursachte, dafür aber Sicherheit und Ständigkeit gewährleistete[1]).

Von 8000 Scheffeln, welche z. B. das Malapaner Hüttenwerk auf den Hultschiner Gruben bestellt hatte, konnten kaum 100 geliefert werden, weil „bei den schlechten Wegen der Transport teils zu teuer, teils gar nicht zu bekommen war"; während der Besitzer derselben Gruben, Baron von Gruttschreiber, „eine Vermehrung des Debits und mehr als eine Verdoppelung desselben einzig und allein" sich von der Verbesserung und guten Instandhaltung der Wege von Hultschin, nach Troppau, Leobschütz und Ratibor versprach.[2])

Solche und ähnliche Schilderungen finden sich allenthalben in den Akten jener Zeit; sie treffen nicht nur, wie die obigen, für die Anfänge der Berg- und Hüttenindustrie zu, sondern bis hinauf in die letzten Jahre unserer zu behandelnden Zeitperiode können sie verfolgt werden: Noch im Herbst 1844 mußten die Hochöfen zu Halemba und anderwärts ihren Betrieb „komplett sistieren," weil der Zustand der Wege derartig war, daß die Herbeischaffung der nötigen Kohlen und Erze zur Unmöglichkeit geworden war.[3])

Doch noch ein Beispiel[4]) möge genauer zeigen, wie sich im Jahre 1806 der Kgl. Blei- und Silberbergbau zu Tarnowitz „dermalen wegen Mangel an Vekturanten, welche bei den äußerst grund-

[1]) Vgl. Paul Wachler Die Eisenerzeugung Oberschlesiens 1847 S. 11 ffl.
[2]) St. A. 1, vol. 5. Baron v. Gruttschreiber an Hoym, 15. Dez. 1804.
[3]) Vergl. Zwei Wünsche. S. 6.
[4]) Vergl. Anmerk. 2, Oberbergamt an Hoym, 8. Mai 1806.

losen Wegen in der dortigen Gegend verhindert worden sind, den Bedarf der Tarnowitzer Feuermaschinen an Steinkohlen herbeizubringen, in der äußersten Verlegenheit“ sich befand. Trotz Bezahlung des zweifachen und sogar des früheren Fuhrlohnes von 2 sgr. konnte die Kohlenanfuhr nicht erreicht werden. Allein bei der Wasserhaltung mußten im 1. Quartal des Jahres 1806 10 000 Rthlr. mehr ausgegeben werden, als es der Etat erlaubte, und die in ihm bei der Wasserhaltung angenommene Ersparnis von 17 000 Rthr. gegen die früheren Zeiten war natürlich auch verloren. Durch die Einstellung einiger Feuermaschinen haben die Grubenwasser nicht gewältigt werden können, die wichtigsten Örter konnten nicht betrieben werden, und die Erzförderung blieb ungeheuer zurück. Auch auf der benachbarten Friedrichshütte haben wegen Mangels an Kohlen mehrere Arbeiten eingestellt werden müssen; die Bleiproduktion genügte nicht, um den Bedarf zu decken. Der Schaden, der den Kgl. Kassen daraus erwachsen war, war wirklich unersetzlich.

Suchen wir nach den Ursachen, welche einen solchen beklagenswerten und verhängnisvollen Zustand der oberschlesischen Wege herbeiführen konnten, so werden wir, abgesehen von der Tatsache, daß bei einer so ungemein großen und lebhaften Vekturanz schließlich auch der beste Weg schnell abgenutzt werden mußte, finden, daß es sich in dieser Beziehung hauptsächlich um zwei Umstände handelte, von welchen der eine gesetzlicher, der andere technischer Natur war.

Was zunächst den ersten anbetrifft, so haben wir schon an früherer Stelle gesehen,[1]) daß die Schlesische Wegeordnung den Wegebau von den Naturalleistungen der einzelnen Grundbesitzer abhängig machte und ihnen auch die Ausbesserung und Unterhaltung der ländlichen Wege zuwies. „Das hieß aber die Unfahrbarkeit der Straßen zur Regel machen.“ [2])

Das Wegereglement hatte vorwiegend nur Gegenden im Auge, deren Bevölkerung hauptsächlich Ackerbau trieb und die Straßen nur zum persönlichen Verkehr, zur Bestellung der Äcker und zur Versendung der landwirtschaftlichen Produkte benutzte. In Oberschlesien lagen die Verhältnisse anders: Hier herrschte der Gewerbe-

[1]) Vergl. Seite 19.

[2]) Ausspruch von Regierungsrat Schück in Oppeln, dem Verfasser des schon erwähnten 2. Teiles der Gewerbestatistik von Preußen.

betrieb vor und bevölkerte mit seiner Vekturanz die öffentlichen Wege in ganz anderer Weise. Hier mußten also die Grundbesitzer den Gewerbetreibenden ihre Kommunikationsmittel instand halten. [1]) Ein gesetzliches Mittel, die Gruben und Hütten zu den Kosten der Wegebesserung heranzuziehen, gab es nicht.

Fiel es dem Fiskus schon schwer, seine wenigen Kunststraßen herzustellen und zu unterhalten, so führten solche Bestimmungen dazu, die Gemeinden gradezu zu ruinieren. Je mehr Arbeit und Kosten sie auf ihre Wege verwendeten, desto mehr zogen sie die Vekturanten herbei; denn sobald irgend ein Landweg wieder gut hergestellt war, fand man ihn bald mit Kohlen- und Erzfuhren besonders von der Privatvekturanz bedeckt, welche einen Umweg nicht scheuten, einmal um eine Strecke weit gut zu fahren und dann aber, um den auf den Kunst- und Bergwerksstraßen zu entrichtenden Zöllen aus dem Wege zu gehen. So kam es, daß die Wege in der Regel natürlich immer schlecht waren. [2])

Durch andere minder wichtige gesetzliche Bestimmungen suchte wohl der Staat, und das auch erst in späteren Jahren, eine Besserung

[1]) Daß nach dem allgemeinen Landrecht (Teil II) und auch den provinziellen Bergordnungen die Grundeigentümer verbunden waren, an die bergbautreibenden Gewerken den zum Bergbau erforderlichen Grund und Boden zu überlassen, dürfte bekannt sein. „Weil aber darin der zur Abfuhr der gewonnenen Mineralien erforderlichen Wege und der Niederlageplätze nicht besonders und ausdrücklich gedacht war, welche nach Einführung der schiffbaren Kanäle und der künstlichen eisernen und hölzernen Schienenwege häufiger als bisher die Überlassung des dazu erforderlichen Grund und Bodens erfordern, weshalb viele Streitigkeiten entstanden, welche dem Bergbau und dem Absatz der gewonnenen Mineralien nachteilig und hinderlich gewesen sind," so wurde diesem Mangel abgeholfen durch eine „Deklaration wegen Überlassung des Grund und Bodens an die bergbautreibenden Gewerken zur Anlage der Abfuhrwege und Niederlagen vom 27. Oktober 1804," indem im ersten Paragraphen bestimmt war,

„daß jeder Grundeigentümer verbunden sein soll, den zur Abfuhr der Mineralien und zu den Niederlagen erforderlichen Plätze erforderlichen Grund und Boden an die bergbautreibenden Gewerken zu überlassen; jedoch zur Vermeidung aller unnötigen Beschränkung des Privateigentums nur in den Fällen, wenn der besondere Weg oder die besondere Niederlage dem Bergbau so unentbehrlich sind, daß ohne dieselben der Bergbau nicht mit Nutzen angefangen oder fortgesetzt werden kann und wenn dadurch nicht ein anderes dem Staate ebenso nützliches Gewerbe gehindert wird."

[2]) Vergl. Solger a. a. O. S. 258.

solcher Zustände herbeizuführen. „Um den Nachteilen, welche die bisher verstattete Willkür hinsichtlich der Belastung und Einrichtung der Fuhrwerke sowohl für die Unterhaltung der Kunststraßen als für den Verkehr auf denselben mitsichbringt, zu begegnen," bestimmte er in der „Verordnung, den Verkehr auf den Kunststraßen betr. vom 17. März 1839" [1]) nach § 1 eine Radfelge von mindestens vier Zoll; dabei durfte nach §§ 2 und 3 beim gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk das Gewicht der Ladung nicht mehr betragen als:

	in der Zeit von: 1) 15. XI—15. IV.	2) 15. IV.—15. XI.
1. bei einer Felgenweite von weniger als 5 Zoll:		
a) bei 4-rädrigem Fuhrwerk	60 Ztr.	80 Ztr.
b) „ 2 „ „ „ „	30 „	40 „
2. bei einer Felgenweite von 5 jedoch unter 6 Zoll:		
a) bei 4-rädrigem Fuhrwerk	80 Ztr.	100 Ztr.
b) „ 2 „ „ „ „	40 „	50 „
3. bei einer Felgenweite von 6 Zoll:		
a) bei 4-rädrigem Fuhrwerk	100 Ztr.	120 Ztr.
b) „ 2 „ „ „ „	50 „	60 „

Eine stärkere Belastung bei noch weiterer Felgenbreite war nicht gestattet.

§ 7 dieser Verordnung dehnte aber die obigen Bestimmungen — und das ist für uns von Bedeutung [2]) — weiter aus, indem er verlangte, daß „beim Verfahren von Stein- und Braunkohlen (desgl. Getreide) auch dasjenige Fuhrwerk, welches nicht zu dem gewerbsmäßig betriebenen Frachtfuhrwerk gehört, auf allen Kunststraßen ohne Unterschied mit wenigstens vier Zoll breiten Radfelgen versehen sein soll, sobald die Ladung

a) bei 4-rädrigem Fuhrwerk mehr als 50 Ztr.
b) „ 2 „ „ „ „ „ „ 25 „

beträgt. [3])

[1]) Vergl. Gesetzsammlung für die Kgl. Preuß. Staaten. Bd. 1839, S. 30.

[2]) Insofern nämlich als die oberschlesische Vekturanz sich zum größten Teile ihrer Wirtschaftsfuhren bediente.

[3]) § 8 derselben Verordnung bestimmte noch, daß die Größe der Ladung, wenn an dem in § 7 gedachten Fuhrwerk die Radfelgen unter 4 Zoll breit sind, auf Verlangen nach Zentnern oder Scheffeln und zwar, falls die Ladung in Kohlen besteht, unter Vorzeigung des Ladescheines, mit welchem

Durch eine Kabinettsorder vom 12. April 1840 [1]) wurden dann diese Bestimmungen dahin beschränkt, daß bei allen Fuhrwerken „die Erfordernis einer Radfelgenbreite von mindestens vier Zoll nicht unbedingt, sondern nur dann stattfinden soll, wenn die Ladung bei 4-rädrigem Fuhrwerk mehr als 20 Ztr., bei 2-rädrigem mehr als 10 Ztr. beträgt."

Für unser Oberschlesien brachten solche Bestimmungen freilich keine Besserung. Breite Felgen von mindestens 4 Zoll ließen sich allgemein nicht durchführen; sollte der Hauptvorteil der Vekturanz, welcher darin bestand, daß die Wagen die zu verfahrenden Materialien unmittelbar am Gewinnungsorte selbst aufluden, ausgenutzt werden, so mußten die Wagen mit schmalen Radfelgen versehen sein, was auch tatsächlich der Fall war und beinahe eine förmliche Zerschneidung des Bodens der Wege zur Folge hatte, [2]) um so mehr als das Material, welches zum Bau und zur Instandhaltung der Wege genommen wurde, das allererbärmlichste war.

Und das war der zweite Umstand, der zu dem so traurigen Zustande des oberschlesischen Landverkehrsmittels wesentlich mit beitrug. Wenige Tage Regen- oder Tauwetter weichten das Material, [3]) wenn außer der aufgeworfenen Erde überhaupt welches benutzt wurde, vollständig auf und überzogen die Straßen mit einem dicken unausstehlichen Schlamm, der dann jeden Verkehr direkt unmöglich machte.

Warum man das gute und vorzügliche Material, wie es in der Räumasche der Zinkhütten und in den Schlacken der Hochöfen massenhaft und sicher doch auch billig zur Ausbesserung und Aufschüttung der Wege zur Verfügung stand, nicht benutzte, ist gradezu unverständlich und unverzeihlich! Diejenigen allerdings, denen auf diese Weise die Wegebesserung am wenigsten schwer gefallen wäre, die Bergbau- und Hüttentreibenden, zogen ja nur von den Straßen den meisten Nutzen, brauchten sich doch um sie fast gar nicht zu kümmern.

---

der Führer bei der Grube oder Niederlage sich versehen muß, von den Führern anzugeben ist, widrigenfalls auf seine Gefahr und Kosten eine spezielle Ermittlung der Größe der Ladung veranlaßt werden kann.

[1]) Gesetzsammlung f. d. Kgl. Preuß. Staaten. Bd. 1840. S. 108.

[2]) Vergl.: Solger a. a. O. S. 258.

[3]) Darüber auch die schon auf Seite 18 und 23 erwähnten Ausführungen.

Einer Tatsache wollen wir hier noch Erwähnung tun, indem man sich von ihr eine Besserung der traurigen Wegeverhältnisse sowohl in Ober- als auch in Niederschlesien versprach. Bei seiner Anwesenheit in Schlesien im Jahre 1814 war der damalige Minister der Finanzen v. Bülow zu der Erkenntnis gekommen, „daß es ein gutes Mittel zur Beförderung des Steinkohlendebits sein wird, wenn die dortigen Kohlenstraßen von der Kgl. Regierung dem Kgl. Oberbergamt zur Aufsicht, Unterhaltung und Fortsetzung übergeben werden, indem letzteres vorzügliches Interesse daran hat, diese Wegebauten mit den geringsten Kosten zu bestreiten."

Bei dieser Übergabe der Straßen sollte es sich lediglich um solche handeln, welche hauptsächlich zum Transport von Kohlen benutzt wurden; die Kommerzialstraßen wurden ausgenommen. Zur Unterhaltung der übernommenen Straßen sollten dem Oberbergamt alle Summen, die auf denselben einkommen würden, angewiesen und auch diejenigen Spann- und Handdienste,[1]) wozu die Untertanen verpflichtet waren, übergeben werden. Es sollten zunächst die Straßen von Beginn des Jahres 1815 ab auf sechs Jahre dem Oberbergamt übergeben werden.[2])

Ob es tatsächlich dazu gekommen ist, hat sich nicht feststellen lassen. In Oberschlesien hatte, wie es scheint, die Steinkohlenbergbauhilfskasse alle diese Verpflichtungen auf sich genommen; denn als im Jahre 1834 „eine Instruktion zur künftigen Verwaltung der Kunststraßen mit neuen Grundsätzen" in Kraft treten sollte, sollten die von der erwähnten Kasse gebauten Straßen dieser Ordnung nicht unterstellt werden. Schon im Jahre 1831 waren aber diese Straßen unter die Aufsicht der Regierung in Oppeln gekommen.[3])

Welche Erfolge alle diese Bestimmungen gehabt haben und was sie für die Vermehrung und Verbesserung der Landstraßen getan haben, haben wir wohl gesehen.[4])

[1]) Dabei behielt sich aber die Regierung vor, diese Dienste auszuschreiben. In Oberschlesien kam als eine Straße, die in der Hauptsache dem Kohlentransport diente, die von Tarnowitz nach Beuthen führende in Betracht. (Vergl. Anm. 2.)

[2]) Vergl. O. B. A. Ar. 11. v. Bülow an die Regierung in Breslau und Liegnitz, 7. November 1814.

[3]) Vergl. O. B. A. Ar. 12, vol. I.

[4]) Im Laufe der weiteren Ausführungen werden wir noch oft die Nachteile dieses schlechten Straßennetzes kennen lernen.

Abgaben.

Wie überall in damaliger Zeit wurde auch auf den oberschlesischen Straßen von ihren Benutzern ein Entgeld, der sogen. Wegezoll, erhoben. Bei der Verschiedenartigkeit der oberschlesischen Wege war natürlich auch die Zollerhebung nicht gleichmäßig. Während der Staat auf seinen Chausseen durch Chausseegeldtarife die Höhe des zu entrichtenden Zolles so festsetzte, um aus ihnen womöglich eine Einnahme zu erzielen — solche Straßen kamen, wie wir gesehen haben, in Oberschlesien fast gar nicht vor — ging man bei den von der Bergbauhilfskasse lediglich zur Erleichterung des Transports der Steinkohlen gebauten Bergwerks- und Kohlenstraßen von dem Grundsatze aus, „daß es von ungleich großer Wichtigkeit für den Bergbau sei, auf diesen Straßen eine ermäßigte Zollerhebung von den zum Verfahren der Bergwerksprodukte bestimmten Fuhrwerken stattfinden zu lassen.“ [1]) Man hatte eine Zeit lang sogar die Absicht, die Zölle auf diesen Straßen zur Beförderung des Transports ganz zu vermeiden. [2])

Auf den sogen. Kohlen- und Grubenwegen, wie sie in der Tabelle auf Seite 20/21 angegeben sind, fand eine Zollerhebung auch in der Tat nicht statt; desgleichen auch nicht auf den eigentlichen Landwegen, sowie sie in der Hauptsache von den Grundbesitzern haben gebaut werden müssen. [3])

Doch auch auf den sogen. Bergwerksstraßen, wie sie in der erwähnten Tabelle unter A. angegeben sind, scheint man erst sehr spät, vom Jahre 1831 ab, Zoll erhoben zu haben. In diesem Jahre scheinen auch die von der Bergbauhilfskasse gebauten Straßen an die Regierung übergegangen zu sein, indem von diesem Zeitpunkte ab, wie gleichfalls aus der Tabelle [4]) hervorgeht, die Regierung die Unterhaltungskosten aller dieser Straßen zu bestreiten hatte und gleichzeitig auch die erhobenen Zölle einzog, wobei allerdings durch eine Kabinettsorder vom 12. Februar 1831 bestimmt war, daß die durch Zollerhebung auf diesen Straßen etwa aufkommenden Überschüsse zum Weiterbau von Straßen zu verwenden seien,

---

[1]) Vergl. Anmerk. 3, auf voriger Seite.
[2]) Vergl. Anmerk. 2, auf voriger Seite.
[3]) Vergl. Anmerk. 1.
[4]) D. h. der Tabelle, sowie sie in den Akten vorhanden ist.

welche dem Interesse der Bergwerkspartei besonders entsprachen [1]).

Auf diesen Bergwerksstraßen also, der Beuthner-, der Tarnowitzer-, der Kronprinzen- und auch der Antonienhütterstraße, wurde vom Jahre 1831 ab pro Pferd und Meile und zwar bei Gruben- und Kohlenvekturanz für ein beladenes Fuhrwerk 8 Pfg.; für ein unbeladenes 4 Pfg., für jede andere Vekturanz 1 Sgr. erhoben [2]).

Im Jahre 1835 hatte dann die Regierung den Vorschlag gemacht, das bisherige Chausseegeld aufzuheben und es überall gleichmäßig auf 1 Sgr. pro Pferd und Meile zu erhöhen. Solchen Maßnahmen aber war das Oberbergamt, von dem immer von ihm vertretenen Grundsatze ausgehend, daß nur durch ein möglichst niedriges Chausseegeld die gewünschte Erleichterung der Bergwerksvekturanz zu bewerkstelligen sei, bestimmt entgegengetreten.

Im Jahre 1840 jedoch trat eine Änderung in den Zollsätzen ein. Eine Kabinettsorder vom 29. Februar bestimmte, daß zum Fortschaffen von beladenen Wagen für jedes Zugtier 1 Sgr., für unbeladene Wagen für jedes Zugtier bei Frachtwagen 8 Pfg., bei gewöhnlichem Landfuhrwerk, wie es also in der Hauptsache zum Kohlentransport in Oberschlesien verwendet wurde, 4 Pfg. pro Meile als Zoll entrichtet werden mußte [3]).

Diese Abgaben waren natürlich lästig. Erhöhten sie einmal, indem sie in ganz natürlicher Weise von den Vekturanten zum Teile dem Frachtlohn zugeschlagen wurden, den Preis der Kohlen selbst, so trugen sie dann dazu bei, die Grundlosigkeit und Unfahrbarkeit auch der nicht mit Zöllen belegten für Oberschlesien so wichtigen eigentlichen Landwege zu beschleunigen, indem, wie schon an anderer Stelle erwähnt [4]), die Vekturanz, welcher als täglicher Gast der Straßen die Zollerhebung zu teuer kam, auch mit Zeitverlust diese Landwege, sobald sie überhaupt etwas ausgebessert waren, natürlich besonders gern befuhr.

Ob eine Zollerhebung im allgemeinen berechtigt und angebracht war oder nicht, wollen wir hier dahingestellt sein lassen. Ohne Bedenken aber hätte hier in Oberschlesien die Regierung

[1]) O. B. A. Ar. 12, u. s. w. S. S. 17 Anmerk. 3.
[2]) Desgl.
[3]) Gesetzsamml. für Kgl. Preuß. Staaten Bd. 1839/40 S. 94—100.
[4]) Siehe Seite 27.

mindestens bei dem Verkehr mit Produkten des Bergbaues eine Ausnahme machen müssen, indem der Staat gerade von ihm durch Erhebung des Bergzehnten eine Einnahme sich verschaffte, die groß genug war, um solche verhältnismäßig kleine Zolleinnahmen schließlich entbehren zu können; und schon allein aus ganz egoistischen Gründen vielleicht hätte er es sich ernstlich angelegen sein lassen müssen, jede nur irgend mögliche Verbesserung der Verkehrswege herbeizuführen, indem solche doch auch gleichzeitig eine Vermehrung des Absatzes und somit seiner Einnahme im Gefolge hatte.

Vekturanz.

Trotz dieser ganzen ungünstigen Verhältnisse auf den oberschlesischen Landstraßen mußte sich natürlich bei dem ungeheuren Massenumsatz ein lebhafter Verkehr auf ihnen entwickeln; er führte auf diesen Wegen zu einem Nahrungszweige, welcher unter dem Namen Vekturanz eine große Menge von Menschen in fortwährender Bewegung hielt. Und in früheren Zeiten schrieben viele die tiefe Kulturstufe, auf der Oberschlesien stand, dieser Vekturanz zu, welche die Bauern zu sehr in Anspruch nähme, von der Bestellung ihrer Äcker abhalte und sie so der Armut zuführe. Doch auch gegenteilige Meinungen von Personen, welche diesem Gegenstande näher standen und sie wohl besser zu würdigen verstanden, waren in dieser Hinsicht vorhanden. So versprach sich z. B. der schon oft erwähnte Baron v. Gruttschreiber neben einer Debitsvermehrung seiner Gruben von einer guten Landstraße auch noch die sehr vorteilhafte Folge, „daß sie den Bauern Verdienst verschaffen und sie in den Stand setzen würde, ihre häufigen Robotdienste, die für sie sehr drückend und für den Dienstherrn nur von geringem Vorteil seien, entweder ganz oder doch zum größten Teile in einen Geldzins zu reluieren, welcher sonst ganz unmöglich ist, da der Bauer nicht imstande sei, das geringste Äquivalent für die so wünschenswerte Aufhebung der so überhäuften Spanndienste zu geben[1]).“

Wir wollen hier nicht untersuchen, welche Folgen im allgemeinen die oberschlesische Bergwerksvekturanz für den Bauer,

[1]) St. A. 1 vol. 5. Bar. v. Gruttschreiber an Hoym. 15. Dez. 1804.

welcher bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts infolge seiner Dienstverhältnisse zu dem Grundherrn ja fast ausschließlich die Vekturanz als Spanndienst ausführen mußte, und somit für die oberschlesische Landwirtschaft gehabt hatte; Spanndienste mußte er in allen Fällen leisten, auf welche Weise er sie leistete, mußte ihm schließlich gleich bleiben, wo hingegen er nach Leistung dieser Dienste und nach Bestellung seiner eigenen Wirtschaft immerhin noch Gelegenheit hatte, sein Gespann „außerhalb der Herrschaft" nutzbringend mit der Zu- und Abfuhr der Bergwerksprodukte anzubringen.

Mit dem Eintritt der Stein-Hardenberg'schen Reform, welche, wie bekannt, die Unabhängigkeit der Bauern zur Folge hatte, trat dann auch die Vekturanz als freier selbständiger Erwerbszweig in die Erscheinung.

Es war dies auch eine Beschäftigung, welche so sehr der Indolenz der slawischen Rasse entsprach; neben dem Wagen einherzuschlendern oder sich über die Last der Kohlen und Erze faul hinzustrecken und den fleißigen Pferden die Führung des Wagens zu überlassen, sagte dem polnischen Oberschlesier so grade zu. Es gab daher auch eine große Menge arbeitsscheuer Menschen, welche gewußt hatten, sich in den Besitz eines kleinen halbverhungerten Pferdes zu setzen von der hier häufigen Art, welche ein reisender Ausländer mit den Worten beschrieb: Il y a quelque sorte de bêtes qui ont quatre pieds et qu'on appelle „konie" (= Pferde, polnisch). Mittelst dieser Tiere führten sie auf ihren zerbrechlichen mit schmalen Radfelgen versehenen Wagen, welche also keine Lastfuhrwerke, sondern die gewöhnlichen Wirtschaftswagen waren, die vielen Tausende von Zentnern Kohle und Erz auf den Straßen des Reviers umher; mit langen Wagenreihen bedeckten sie die Straßen zum herzlichen Verdruß aller mit schnellen Pferden die Straßen Bereisenden hintereinander in denselben Gleisen fort und verzehrten das Fuhrlohn in den am Wege gelegenen Wirtshäusern, wodurch allerdings in der Tat viele Arbeitskräfte dem Ackerbau entzogen und dem unsteten Kneipen- uud Straßenleben und Trunke zugeführt wurden[2]).

[1]) Vgl. Solger a. a. O. S. 151.

Frachten.

Alle diese traurigen Momente, unter denen sich der oberschlesische Steinkohlenverkehr abspielte, die ungenügenden, nur schwierig zu befahrenden Wege, die Mangelhaftigkeit des elenden Zugtieres und des zerbrechlichen Wagenmateriales, bei dem schon an und für sich eine stärkere Belastung ausgeschlossen war und welche noch geringer wurde, je schlechter der Zustand der Wege war, verursachten als unmittelbare Folge hohe Frachtlöhne. Bei einigermaßen lebhaftem Betrieb konnte z. B. ein paar halbwegs guter Pferde ihrem Besitzer durch die Grubenvekturanz gut einen Tageverdienst von 3 Thlr., also jährlich, rund gerechnet, 1000 Rthlr. einbringen[1]). Sicherlich eine hohe Einnahme![2]).

Allgemeine Grundsätze hinsichtlich der Bestimmung der Höhe dieser Frachtsätze lassen sich nicht aufstellen; die Jahreszeit, je nachdem also der Bauer seine Felder zu bestellen hatte oder nicht[3]),

[1]) Vgl. Solger a. a. O. S. 151.

[2]) Beträchtlich erhöht wurde diese Einnahme, wenigstens traf das für die ersten Zeiten zu, wo eine scharfe Kontrolle wohl auch hauptsächlich wegen der Art und Weise des Verkaufes (s. w. unten) nicht ausgeübt wurde und auch nicht werden konnte, noch durch die Unehrlichkeit dieser Vekturanten; der Abnehmer war in dieser Hinsicht vollkommen ihrer Willkür ausgesetzt. Als typisches Beispiel hierfür wollen wir die Lage schildern, in welcher sich die Wessolaer Glashütte befand; die Kohlen mußten von Emanuelssegengrube nach der Hütte gebracht werden: „Das Bergwerk war zu weit von hier gelegen und das Fuhrlohn von 2 Gröschel zu hoch. Was das Schlimmste war, so ging es damals nicht besser wie jetzt, wo sogar zwei Kreuzer vom Scheffel Fuhrlohn bezahlt werden muß, denn wenn z. B. der Ladezettel 120 Schffl. besagte, so bekam man nur ungefähr 80. Diesem nach verlor und verliert noch die Glashütte an jeden 1000 Schffl. 300 Schffl.; d. h. wenn sie jährlich 20000 verbraucht, so muß sie 26000 anfahren lassen, folglich 6000 vermissen und davon das Fuhrlohn mit 200 Fr. bezahlen. Schon damals als die neue Glashütte zu ihrem ersten Anfang als ein Geschenk 26000 Schffl. Kohlen erhielt, mußte sie die Widersetzlichkeit erfahren, daß sich die Fuhrleute nicht wollten messen lassen, weil sie wußten, daß sie nur $^2/_3$ der Ladung hatten, wollte man sie nicht nach dem Ladezettel zahlen, so führten sie nicht.“ (Vgl. Zeitschr. „Oberschlesien“ herausg. v. Zivier, Bd. 3 S. 217 1904/05.)

[3]) In dem schon erwähnten Bericht des Oberbergamts an Hoym (s. S. 25 Anm. 4) heißt es z. B. auch: „Binnen kurzem fallen mehr Festtage und die Heuernte, wodurch die Kohlenanfuhr gänzlich gehemmt werden wird, mithin ist zu erwarten, daß wir in der Folge auch bei der zu erwartenden Austrocknung der zeithero grundlos gewordenen Wege keineswegs den nötigen Kohlenbedarf nach Tarnowitz erhalten werden. Die umliegenden potentaten

und die auch ihre Wirkung auf den schon an und für sich erbärmlichen Zustand der Wege ausübte, sie vielleicht oft unfahrbar machte, das mehr oder weniger dringende Bedürfnis der Konsumenten nach Steinkohlen und die schon früher erwähnten Tatsachen[1]) waren Faktoren, die auf die Höhe des zu bezahlenden Frachtlohnes von bestimmtem wesentlichem Einfluß waren. Und in den letzten Jahren gerade waren die Hüttenbesitzer als Hauptabnehmer, dem Despotismus eines Krebsschadens Oberschlesiens, gewissen Schacherjuden unterworfen, die überall waren, sich überall hineindrängten und sich die Fuhrleute durch allerhand Mittel dienstbar machten. Diese Leute wußten recht wohl, welche Hütte irgendwie einmal Mangel an Schmelzgut verspürte, gleich waren sie bei der Hand übertriebene Löhne zu fordern, da man lieber hohe Frachten bewilligen als den Hüttenbetrieb einstellen würde[2]).

Dabei konnten sich überhaupt nur die in unmittelbarer Nähe der Steinkohlengruben gelegenen Hüttenwerke auf den Betrieb mit Steinkohlen einrichten und im Eisenhüttenbetriebe z. B., der mehr zerstreut lag als der Zinkhüttenbetrieb, fand die Anwendung der Steinkohlen hauptsächlich im Beuthner Kreise statt, weniger schon im Rybniker- und Tost-Gleiwitzer nnd in dem entfernten Groß-Strelitzer fast gar nicht: Die hohen Transportkosten gestatteten keine einen Gewinn verheißende Anwendung mehr und von 69 betriebsfähigen Hochöfen im Jahre 1846 waren nur 17 auf Kohle bzw. Koks eingerichtet, während die übrigen 52 noch mit Holzkohlen verhütteten[3]).

Dominien haben uns wegen der sich häufenden Feldbestellung alle Hilfe versagt, mithin müssen wir uns dem guten Willen der dortigen Vekturanten, welche an den enormen Fuhrlohn von 6 Sgr. pro Scheffel gewöhnt sind und auf deren Beibehaltung trotzen, preisgeben."

[1]) Vgl. Seite 35.

[2]) Vgl.: Zwei Wünsche usw. S. 7. Wollte sich dabei der Hüttenbesitzer solcher hoher Frachtlöhne und der Wechselfälle der Witterung entziehen, so mußte er den selten eintretenden passablen Zustand der Wege bestens benützen, um seine Vorräte für ein ganzes Jahr anzuhäufen. Die Zinsen des dafür aufgewendeten großen Kapitals mußten natürlich den Produktionskosten zugerechnet werden. Und die hohen Frachtlöhne waren mit eine Ursache dazu, daß der oberschlesische Eisenhüttenbetrieb trotz Schutzöllen der ausländischen Konkurrenz nicht standhalten konnte. (Nach eben derselben Quelle.)

[3]) Vgl. Wachler Ludwig. Die Eisenerzeugung Oberschlesiens, Oppeln 1842 S. 16 ff.

Führen wir noch etwas Genaueres über die eigentliche Höhe der Frachtlöhne an, so bezahlten z. B. die Konsumenten zu Beginn des 19. Jahrhunderts unter einigermaßen normalen Verhältnissen für Beförderung eines Scheffels Steinkohlen zwischen den wichtigsten Produktions- und Konsumtionsstätten folgende Frachtlöhne:

1. zwischen Chorzow (Hedwigsgrube) bzw. Königsgrube und Tarnowitz (Friedrichsgrube und -Hütte) auf eine Entfernung von $2^1/_2$ Meilen 2 Sgr. Fuhrlohn.

2. zwischen Zabrze (Königin Luise-Grube) und Gleiwitz (Gleiwitzer Hütte und Umladeplätzen zum Klodnitz-Kanal) auf eine Entfernung von $1^1/_8$ Meilen $1^1/_4$—$1^1/_2$ Sgr.

Auch andere in den Akten noch angegebene Daten zeigen, daß im allgemeinen die Höhe des Frachtlohnes pro Meile und Scheffel um 1 Sgr. herumschwankte und auch noch am Ende unserer zu behandelnden Zeit zahlte man ungefähr denselben Frachtsatz, nämlich durchschnittlich 9 Pfg. pro Zentner und Meile[1]).

Allerdings zahlte man diese Sätze, wie schon erwähnt, unter „günstigen“ Frachtverhältnissen. Und Fälle, in denen, wie das Tarnowitzer Bergamt, das doppelte, ja sogar das dreifache des sonst üblichen Fuhrlohnes zahlen mußte[2]) und in denen, wie in den letzten Jahren die Frachtlöhne bis auf 15 Pfg. hinaufgeschraubt wurden[3]), waren, wie wir uns nach Erwägung aller bisherigen Betrachtungen über die oberschlesischen Wegeverhältnisse wohl leicht denken können, eine nicht nur dann und wann auftretende Erscheinung, sondern schlugen oft und allzu oft Berg- und Hüttenbetrieb tiefe nur langsam heilende Wunden.

Man hatte schon in damaliger Zeit natürlich die vorhandenen vielseitigen Mängel in Hinsicht der gesamten oberschlesischen Wegeverhältnisse erkannt und auch Abhilfe zu schaffen gesucht; doch fiel man meist wegen zu großartiger Pläne in die zeitraubende Verlegenheit zurück, daß sich dieselben selten probat erwiesen und immer schon ihren Unausführungskeim beim ersten Projekt in sich trugen[4]).

---

[1]) und [3]) Vgl. „Zwei Wünsche“ usw. S. 7/8.

[2]) Siehe Seite 26 oben.

[4]) Vgl. Wachler a. a. O. S. 16 ffl.

b) Wasserstraßen.

Als weiteres zweites Transportmittel kamen für den Absatz der Steinkohlen des oberschlesischen Bergbaurevieres nur noch die Wasserstraßen in Betracht. In dieser Beziehung ist das oberschlesische Kohlenbecken wie kein anderes von der Natur äußerst stiefmütterlich behandelt.

Zur Verfrachtung seines Erzeugnisses nach außerhalb seiner eigenen unmittelbaren Umgebung standen ihm im Osten die Przemsa, weit im Westen die Oder und seit Beginn des 19. Jahrhunderts als künstliche Wasserstraße, der Klodnitz-Kanal, von der Oder bei Kosel bis in das Zentrum nach Gleiwitz bzw. Zabrze führend, zur Verfügung. Es ist wohl hinlänglich bekannt, wie grade diese ungünstigen Verhältnisse der Wasserwege, die für den Versand gerade auch von Kohlen im Verhältnis zu allen anderen Kommunikationsmitteln die vorzugsweise geeignetsten sind, immer wieder mit als Grund für das Zurückbleiben des oberschlesischen Kohlenbergbaues angegeben werden, eben auch heute noch, wo man mit ungeheurem Kostenaufwande durch ausgedehnte, sorgfältige Stromregulierungen die vielen Hindernisse, welche einer regelmäßigen und befriedigend nutzbaren Schiffahrt im Wege standen, zu beseitigen versucht hat und noch versucht. Wie schwierig müssen sich dann erst Verfrachtung und Verschiffung in der Zeit von 1748 -1845 gestellt haben. Freilich müssen wir dabei bedenken, daß man auch damals an diese Kommunikationsmittel nicht solche Anforderungen stellte, wie man es heute tut und dann kann man wohl zu dem Ergebnis kommen, daß die Wasserstraßen ganz allgemein für den damaligen Versand von weit größerer Bedeutung waren, als sie es verhältnismäßig für den heutigen Absatz sind.

1. Die Przemsa[1]).

Wir wollen unsere Ausführungen mit der Przemsa im Osten beginnen, mit dem im eigentlichen Industriebezirk einzig schiff-

[1]) Die Ausführungen über die Schiffahrtsverhältnisse auf der Przemsa und ihre Bedeutung für den oberschlesischen Steinkohlenabsatz sind, wenn nicht besonders bemerkt, auf Grund der Akten St. A. 3. ausgearbeitet.

baren Flüßchen. Gleichzeitig die Landesgrenze bildend, war diese Wasserstraße nach Aufnahme der Brinnitza von Slupna ab, südlich von Myslowitz, schiffbar; bei Czarnuchowitz, nördlich von Oswiecim mündet sie in die Weichsel.

Für die im äußerst östlichen Reviere, von dem eigentlichen Industriezentrum etwas abgelegenen Gruben, wie Leopoldine, Luise, Karlssegen, Theodor, war sie von großer Bedeutung, indem sie, im Verein mit der Weichsel, den Absatz der Kohlen von jenen Werken nach den Verbrauchsstätten des Freistaates Krakau und Polens vermittelte, welcher bei den vielen Brennereien und einer ziemlich regen Zinkindustrie immerhin ganz bedeutend war.

Doch auch hier minderten die äußerst ungünstigen natürlichen Verhältnisse die Bedeutung dieses für Oberschlesiens Kohlen wichtigen und verhältnismäßig vorteilhaft gelegenen Absatzweges herab. Und wenn Kosmann in seinem Buche [1]) schreibt, „auf der Przemsa ist verhältnismäßig noch das günstigste Fahrwasser," so traf dies für unsere Zeit durchaus nicht zu. Die Schiffahrt litt und wurde erschwert durch das an manchen Stellen sehr reißende Fahrwasser. Regelmäßige immer 2mal im Jahre eintretende Hochwasser hatten bei den teilweise sehr flachen Ufern Überschwemmungen, Ausschreitungen aus den Ufern, neue Flußläufe und damit starke Versandungen zur Folge. So weit wir die Schiffahrtsverhältnisse auf diesem Flusse haben verfolgen können — es ist vom Jahre 1814 ab — traten mit fast pünktlicher Genauigkeit diese Übelstände ein, welche die Schiffahrt fast bis zum Stillstande hemmten.

„Das rechte Ufer der Przemsa unterhalb der Leopoldinengrube ist durchbrochen, die Schiffahrt ist gehemmt, von der Regierung wird keine Unterstützung gewährt. Der Fluß hat sich zum Teil ein neues Bett gebildet, die Kohlenschiffahrt ist gänzlich lahm gelegt und bevor nicht Abhilfe geschafft wird, können von der Leopoldine keine Kohlen verschifft werden. Schon verlangen die Käufer, welche bereits Kohlen von der Leopoldine gekauft, ihr Geld wieder zurück und dadurch, daß dieselben auf die baldigste Wiederherstellung der Schiffahrt vertröstet wurden, konnten dieselben nur bewogen werden, die schon für Kohlen bezahlten Gelder noch zurückzulassen."

[1]) Vergl. Kosmann Bernh., Oberschlesien, sein Land und seine Industrie. Gleiwitz 1888. S. 31.

Solche und ähnliche Berichte von Behörden und Interessenten trafen in großer Zahl alljährlich beim Oberbergamt ein und baten um gründliche Unterstützung. Von keiner Seite wurde aber Hilfe zugesagt und gebracht. Nur notdürftig und oberflächlich auf sich selbst angewiesen, besserten immer wieder die Gewerken die Schäden aus, um bei der nächsten Überschwemmung ihre Arbeiten wieder vollständig vernichtet zu sehen.

Wohl beauftragte die Regierung die ihr unterstellten Behörden, den Fluß zu bereisen, im allgemeinen aber „waltete außer in polizeilicher Hinsicht für sie kein Interesse ob, sich der Reparaturen zu unterziehen, solche lägen vielmehr den Dominien ob, eine Kreishilfe könne nur beansprucht werden gegen Zahlung eines Entgeldes nach einem billigen Satze.“ [1])

So schritten unter diesen Umständen, indem vor allem die Dominien wieder an der Schiffahrt kein Interesse hatten, die Regulierungsarbeiten, wenn überhaupt welche unternommen wurden, nur langsam ohne bestimmte festgesetzte Grundsätze fort.

Um solche Reparaturen vorzunehmen, die nicht immer jedes Jahr bei neuen Überschwemmungen wieder neu ausgeführt werden mußten, nahm im Jahre 1817 die Bergbehörde die Regulierung der Przemsa in die Hand. Sie arbeitete einen Plan aus, wonach mit einem Kostenaufwande von 667 Rthlr. 17 Sgr. 10 Pfg. die Ufer durch Aufschüttung einer fünf Fuß hohen Ausgleichung mit Faschinen, und wo das Ufer höher werden mußte als das übrige Land, durch einen Erddamm von 8 Fuß Krone, der gegen die Landseite glacismäßig geschüttet und wie das übrige Ufer mit Weiden bepflanzt werden sollte, gedeckt werden sollten. Und „infolge der Wahrscheinlichkeit einer Zunahme des Verkehrs der Provinz Schlesien mit dem Gebiete der Freistadt Krakau und den weiter östlich gelegenen Gegenden in den nächstfolgenden Jahren“ empfahl das Oberbergamt warm und dringend diesen Plan der Regierung in Oppeln. Letztere ging aber trotzdem auf diese Vorschläge, „betr. die Reparatur der Przemsa zur Beförderung des Kohlentransports auf diesem Flusse“ nicht ein, sie brachte nur bei dem Finanzministerium die „allgemeine Regulierung der Przemsa behufs der Schiffahrt“ in Antrag, da dieselbe ein Grenzfluß sei und einseitig

[1]) Oppeln, 30. Mai 1816.

keine zweckmäßigen Auslagen gemacht werden könnten.[1]) Im übrigen aber wiederholte sie ihre Ansicht, daß die sonstigen Ausbesserungen den Dominien überlassen werden mußten, welche verbunden seien, ihre Ufer selbst zu bauen und zu decken.

Natürlich wurde darauf hin wieder nichts unternommen. Da richtete im Frühjahr 1820 ein Hochwasser ungeheure Schäden an: Unterhalb von Brzenskowitz wurde das Ufer an verschiedenen Punkten durchbrochen, der Fluß bildete einen neuen Arm, der wegen des reichlichen Wassers, das er führte, und einer durch ihn hervorgerufenen Verkürzung des Weges auch befahren wurde; dabei hatte allerdings diese Abzweigung auch eine so vollständige Versandung des alten Flußlaufes zur Folge, daß die Schiffsgefäße nicht mehr bis zu den Niederlageplätzen der Gruben hinauffahren konnten. Man fürchtete damals überhaupt, daß, wenn eine neue Wasserwelle hinzukäme, die Przemsa das Bett, welches sie sich gewählt hatte, für immer behalten würde, wodurch dann die Schiffahrt zu den Kohlenverladeplätzen von den Gruben Leopoldine, Theodor, Luise und Karlssegen für immer aufgehoben worden wäre.

Wieder mußten sich, „da von keiner anderen Seite Hilfe zu erwarten war," die Gewerken der Gruben und die Dominialbesitzer selbst helfen, um diesem drohenden Übel vorzubeugen; ohne Anleitung und ohne sachkundige Arbeiter[2]) wurde besonders durch die eifrigen Bemühungen der Leopoldinen-Grube die Schiffahrt wieder in Gang gebracht und die Schäden ausgebessert, um jedoch nach drei Monaten, im November 1820, ihre mühevollen Arbeiten durch ein neues Hochwasser vollständig zerstört zu sehen; die Abladeplätze waren sogar unter Wasser gesetzt worden. Das Bergamt in Tarnowitz, das bis dahin als einzige Behörde an der Regulierung einen regen Anteil genommen hatte, interessierte sich, „da nicht das Mindeste geschehe," für diese Angelegenheit nicht mehr.

Leider bringen die vorhandenen Akten über die folgenden Jahre

---

[1]) Es war dies ein Umstand, der tatsächlich den Regulierungsarbeiten, so wie überhaupt auch der übrigen Schiffahrt — häufig kam es zwischen den Schiffern beiderseitiger Länder wegen Benutzung der Treidelbahn u. s. w. zu Streitigkeiten — hindernd im Wege stand.

[2]) Man hatte um Überlassung des Faschineurs Seeger vom Zabrzer Kanal zur Beaufsichtigung der vorzunehmenden Reparaturarbeiten gebeten, doch auch diese kleine Bitte lehnte man „wegen dringender Arbeit" des Seeger ab.

gar nichts. Doch es scheint, daß die bisherigen traurigen Zustände fortgedauert haben. Erst mit dem Jahre 1827 beginnen wieder die Aufzeichnungen. In diesem Jahre nämlich nahm das Oberpräsidium der Provinz Schlesien zu der Regulierung der Przemsa Stellung. Den Standpunkt, den es in dieser Angelegenheit einnahm, wollen wir mit seinen eigenen Worten dartun; in einem diesbezüglichen Schreiben vom 30. Januar 1827 an das Oberbergamt heißt es: „Die Regierung in Oppeln hat die Regulierung in Antrag gebracht. Durch Ausführung des Projektes würde dem Staat ein bedeutender Kostenaufwand erwachsen. Es erfordert eine eingehende Prüfung, wobei es darauf ankommt, ob es überhaupt für den diesseitigen Verkehr nützlich ist, den Schiffahrtsverbesserungsplan an der Przemsa ausführen zu lassen. Ich (Oberpräsident) bin der Meinung, daß der Absatz von Kohlen und Holz nicht ohne einigen Gewinn für die zunächst belegenen Gegenden sein würde, daß aber dadurch auch die Zinkfabrikation im Krakauischen gefördert werden wird und dies auf die diesseitige Zinkfabrikation nachteilig zurückwirken dürfte. Der übrige Verkehr mit dem Freistaate Krakau ist nicht erheblich."

Ein recht bezeichnender Standpunkt! Wie bei den Straßenbauangelegenheiten sehen wir auch hier wieder unter Ausführung von allgemein nichtigen Gründen — die Zinkfabrikation des Krakau'schen Gebietes hätte wohl der oberschlesischen keinen nennenswerten Abbruch getan — das Sträuben des Staates irgend etwas zur Hebung der Volkswirtschaft, wie sie mit am meisten durch Besserung der Verkehrsverhältnisse erreicht wird, zu tun.

Der obige Bericht war natürlich einer Absage gleich, und obwohl auch das Oberbergamt wiederum die Regulierung als dringend und nützlich hinstellte, konnte sich die Regierung zur Abhilfe nicht verstehen.

Und so nahm auch wiederum die Bergbehörde die Regulierungsarbeiten in eigene Hand. Aus ihren Mitteln bewilligte die oberste Bergbehörde, die Oberberghauptmannschaft in Berlin, dem Dominium Myslowitz 100 Rthlr. unter der Bedingung, daß es die nötigen Faschinen und Hölzer liefere — die Löhne für Arbeiter sollten von der Grube bezahlt werden — und sich anheischig mache, die Ufer stets in gutem Zustande zu erhalten und alle Reparaturkosten in der Folge selbst zu tragen. Das Dominium ging natürlich auf

solche Bedingungen nicht ein, „weil die Kosten zu groß waren und dadurch Lasten und Verbindlichkeiten übernommen werden müßten, die der bewilligten Summe durchaus nicht entsprächen.“ Doch der Repräsentant der Leopoldinengrube nahm dieses Anerbieten an und befestigte auch die Ufer. Freilich schon im Jahre 1830 grub sich infolge eintretenden Hochwassers die Przemsa wieder ein neues Bett auf Krakauer Terrain, der Kohlenabsatz von den in Frage kommenden Gruben wurde wieder vollkommen gestört, und die Gefahr, ihn ganz zu verlieren, trat in verschärfter Weise wieder auf.

Leider berichten die Akten auch über die folgenden Jahre nichts. Inzwischen aber scheint man zu der Einsicht gekommen zu sein, daß eine gründliche Regulierung der Przemsa wohl ungeheuer wichtig und dringend sei, denn im Jahre 1844 begann man die Deckung der schadhaften und der Gefahr am meisten ausgesetzten Uferstellen durch Steine, welche man aus der Leopoldinengrube förderte, gründlich vorzunehmen.

Freilich verschafften diese Arbeiten, die dann energisch weitergeführt wurden, für die Verfrachtung der Kohlen in unserer Zeit keine Besserung mehr.

Im Laufe der bisherigen Ausführungen haben sich wohl mehr als einmal deutlich die schädlichen Folgen der nachlässigen ungenügenden Regulierung des Przemsaflusses gezeigt. War schon an und für sich ein Absatz oberschlesischer Steinkohlen in jene Auslandsgebiete mit Schwierigkeiten verbunden, so hätte man doch an maßgebender Stelle einsehen müssen, durch jede nur mögliche Erleichterung des Verkehrs die oberschlesischen Kohlen und besonders später, als der krakauische und polnische Bergbau etwas reger aufgenommen wurde, konkurrenzfähig zu machen und ein so wichtiges Absatzgebiet zu erhalten zu suchen. Die Regierung, den Staat, traf hierbei die größte Schuld, um so mehr als die Gewerke sich erboten hatten, einen nach dem Verhältnis der verschifften Kohlenmengen festgesetzten Betrag zur Besserung der Verhältnisse beizusteuern; ihnen die Ausführung der Regulierungsarbeiten allein aufbürden, wie es die Regierung doch wohl wollte, war bei dem schon ohnehin staatlich stark belasteten Betrieb eine allzu große Ungerechtigkeit, und so können wir es den Gewerken auch gar nicht verdenken, daß sie, obwohl es doch in ihrem eigenen Interesse lag, die Schiffahrtsverhältnisse gebessert zu sehen, in dieser An-

gelegenheit schließlich auch nichts oder nicht viel unternahmen und mit dem Absatz, wie ihn der jeweilige Zustand der Przemsa mit sich brachte, sich zufrieden gaben.

Betrieb der Przemsaschiffahrt.

Schon frühzeitig, bald mit der Inbetriebnahme der an ihr gelegenen Gruben, in den Jahren 1796—1805, begann auf der Przemsa die Verfrachtung oberschlesischer Kohlen. Eine weite, verteuernde Vorfracht per Achse, wie es bei den anderen Wasserstraßen der Fall war, war hier nicht vorhanden; von der im Jahre 1801 eröffneten Grube „Luise“ z. B. konnten die Kohlen direkt auf dem Werke selbst in Boote geladen und auf der Przemsa und Weichsel nach Galizien geführt werden; wo dies nicht der Fall war, hatten die betreffenden Gruben Anlege- und Niederlageplätze an den Ufern angelegt, welche durch eine kurze, kaum in Betracht kommende Achsenfracht erreicht werden konnten.

Die zur Verschiffung angewendeten Fahrzeuge waren flache, breite, leichtgezimmerte Boote, von denen man zwei Größen unterschied, die sogen. Krippen, die größeren von ihnen, und die sogen. Galeeren, kleinere Fahrzeuge, die vor allem bei niedrigem Wasserstand und überhaupt sonst auch wohl in der Regel gebraucht würden. Die letzteren hatten eine Länge von 60 Fuß rheinl., vorn und hinten eine Breite von $16^1/_2$ Fuß rheinl., in der Mitte eine lichte Breite von $18^1|_2$ Fuß und eine Höhe von $2^1|_4$ Fuß; sie kosteten ungefähr 40—50 Rthlr. Bei kleinem Wasser konnten sie ein Quantum von 120 Schffl., bei großem ein solches von 160 und auch mehr laden; sie wurden von 4 Mann bedient und durch Menschenkräfte den Fluß entlang gezogen.[1])

Ihre Bedeutung.

Einen genaueren Aufschluß über die Menge der auf der Przemsa in den einzelnen Jahren verschifften Kohlen geben die Akten leider nicht. Jedenfalls sahen die damaligen Bergbautreibenden die Verfrachtung auf diesem Flusse als eine sehr lebhafte und bedeutende an, und heute erkennt man allgemein die große Bedeutung der

[1]) Die Angaben über die Galeeren sind aus O. B. A. Ar. 8a. vol. I entnommen. Tarnowitz, 1. November 1802. — In den 80er Jahren wurde Dampfkraft eingeführt, die sich für das Schleppen zu Berg sehr gut bewährt hat.

Przemsa für Oberschlesiens Steinkohlenbergbau bis in die 80er Jahre ohne weiteres an.

Bis zum Schluß des Jahres 1814 waren von der Leopoldinengrube 38936 Schffl. Stückkohlen versandt: in dem gleichen Zeitraum war im Jahre 1817 der Versand von derselben Grube auf 63965 Schffl. gestiegen und betrug von der Theodorgrube 34810 Schffl.; das im ganzen auf der Przemsa debitierte Quantum in diesem selben Jahre (drei Quartale) hatte eine Höhe von 213183 Schffl. erreicht und vermehrte sich bis zum Jahre 1818 um 19129 Schffl. auf 232312 Schffl.

In den Jahren 1820—25 incl. [1]) wurden im Durchschnitt etwa 77714 Tonnen [2]) Stück- und 4587 Tonnen kleine Kohlen jährlich auf der Przemsa zur Ausfuhr gebracht. Doch hatte diese Ausfuhr in den letzten Jahren dieses Zeitraumes bedeutend abgenommen und war in 1825 auf ein Quantum von 52462 Tonnen Stück- und 982 Tonnen Kleinkohlen herabgesunken; sie war im Jahre 1826 noch weit geringer und für 1827 und die folgenden Jahre fürchtete das Oberbergamt, daß dieser „sehr vorteilhafte Absatz sich noch mehr verringern dürfte, indem in den letzten Jahren im Krakauischen, sowie im benachbarten Polen mehr neue Gruben aufgenommen worden waren und indem ferner die oberschlesischen Kohlen, welche sonst auf der Weichsel nach Warschau verschifft wurden, in Polen sehr stark besteuert wurden."

Trotzdem verschafften sich die oberschlesischen Kohlen infolge ihrer besseren Beschaffenheit auch unter diesen wirklich ungünstigen Verhältnissen, natürlichen und politischen, einen von Jahr zu Jahr sich steigernden Absatz, sodaß im Jahre 1843 ungefähr das beträchtliche Quantum von 120865$^1/_2$ Tonnen auf der Przemsa zur Verschiffung gelangte. [3])

---

[1]) Es betrug z. B. im Jahre 1822 der Versand: 73328 Tonnen Stück- und 530 Tonnen Kleinkohlen zum Gesamtpreise von 16688 Rthr.

[2]) Nach der Einführung der Maß- und Gewichtsordnung im Jahre 1816 wurde nach Tonnenmaß verkauft (1 Tonne = $3^3/_4$ Ctr., siehe weiter unten).

[3]) Nach: v. Carnall, Bergmännisches Taschenbuch II. Jahrg. 1845. Man wird von dieser Zahl einen kleinen Abzug machen müssen, um die auf der Przemsa versandten Kohlen zu erhalten, indem diese Zahl die Menge der ins Ausland überhaupt debitierten Kohlen abgibt; der Absatz ins Ausland vollzog sich aber in der Hauptsache auf der Przemsa.

Die Oder.

Von weit größerer Bedeutung als die Przemsa im Osten hätte die Oder im Westen des oberschlesischen Steinkohlenbeckens für den Absatz seines Produktes sein können. Sie war der einzige Strom, der in seiner ganzen Länge von dem Beginn seiner Schiffbarkeit bis zu seinem Ausflusse in das Meer dem preußischen Staate ausschließlich angehörte, in einer Ausdehnung von 120 Meilen durchströmte sie drei blühende Provinzen, Schlesien, Brandenburg und Pommern, und war somit auch zu einer lebhaften Kohlenverfrachtung vorzüglich geeignet. Suchte man auch bald das große Hindernis, das in der ersten Zeit einem Versande auf ihr in der weiten Entfernung — diese betrug durchschnittl. 50—60 Km, war also bei den damaligen Wegeverhältnissen unüberwindbar — im Wege stand, durch Anlegung des Klodnitz-Kanales zu beseitigen, so ließ der natürliche Zustand der Oder eine regelmäßige nutzbringende Schiffahrt fast gar nicht und auch nach künstlichen Regulierungsarbeiten nur mit vielen Schwierigkeiten zu.

Wassermenge und ihre Geschwindigkeit erlaubten, daß auf ihr schon nach verhältnismäßig kurzem Laufe Schiffahrt ausgeübt wurde. Wie heute, so fing sie auch damals an, von Ratibor ab Kähne zu tragen. Doch ihre Tiefe war ungleich, weil der Grund sandig und daher sehr veränderlich war; Massen von Triebsand, die sich nicht hemmen ließen, bildeten besonders in Oberschlesien, wo der Strom durch ausgedehnte Eichenwälder ging, an den von ihm losgerissenen, ins Bett gestürzten Eichenstämme zahlreiche Bänke und Untiefen. Die durch verhältnismäßig zu starkes Gefälle auf weite Strecken zu schnell abgeführten Wassermassen spülten die unbefestigten Ufer ab und trugen zur weiteren Versandung und Verbreiterung des Flußbettes bei. Das Hauptübel dieses Stromes aber war und ist dies, daß die Wassermassen sehr ungleich auf das Jahr verteilt sind; im Frühjahr bei Schneeschmelze wächst sie so an, daß die Schiffahrt aussetzen muß, weil der reißende Strom die Fahrzeuge steuerlos macht und sie auf Untiefen der überschwemmten Ufer wirft, um aber schon nach kurzer Zeit so zu fallen,

In späteren Jahren stieg dann die Versendung auf 60—90000 Tonnen (1000 kg.), fiel aber in den 80er Jahren auf ungefähr 40000 Tonnen und hatte in den 90er Jahren eine Höhe von nur 25000 Tonnen.

daß vollgeladene Kähne kaum noch verkehren können. Führen auch die Sommermonate im allgemeinen hinreichende Wasserstände herbei, so wirken sie doch nur in einzelnen Wellen, welche das Strombett schnell durchfließen und nur vorübergehend füllen. Es können daher nur wenige Schiffe in der kurzen Zeit Nutzen ziehen; meist aber fängt das Wasser schon im Mai an zu fallen und sinkt in den Sommermonaten so tief, daß man nicht mal mit halber Ladung [1]) fortkommen kann. [2])

Unter solchen Umständen war natürlich an eine befriedigende Schiffahrt nicht zu denken. Es mußten diese ungünstigen Verhältnisse durch künstliche Arbeiten gebessert werden und nach der Besitzergreifung von Schlesien begann man auch bald mit einer planmäßigen Verbesserung des Oderstromes. [3]) Das Ergebnis dieser friderizianischen Zeit war in der Hauptsache eine bedeutende Verkürzung des Stromlaufes. [4]) Im allgemeinen waren diese Bauten äußerst mangelhaft; [5]) die Schiffahrt wurde infolge der neuen Beschaffenheit des Bettes gradezu gefährlich und infolge des durch diese Regulierung bewirkten raschen Ablaufens des Wassers während eines großen Teiles des Jahres zum Stillstande verurteilt.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts, nachdem auch der Klodnitzkanal, welcher der aufblühenden oberschlesischen Montanindustrie eine bequeme und gute Verbindungsstraße nach der Oder geben sollte, zu den schönsten Hoffnungen für die Oderschiffahrt berechtigte, sah man wohl die Übelstände der bisherigen Regulierung [6])

---

[1]) Im Jahre 1836 war z. B. ein so niedriger Wasserstand, daß man nicht mal mit 200 Ctr. Ladung fortkam, wo man sonst 1500 Ctr. lud. (Vergl. Schles. Provinzialblätter. 1834, Bd. 104, S. 281.)

[2]) Vergl. hierzu: Joseph Ritter v. Renauld: Der Bergbau und die Hüttenindustrie von Oberschlesien 1884—1897, S. 7, 1900.

[3]) Zu den Ausführungen über die Stromregulierung vergl.: Tietze Walter, die Oderschiffahrt, Breslau 1906.

[4]) Nach Neuwertz, dem Leiter der Strombauten, betrug die Verkürzung der Oder durch diese Bauten für Schlesien 8 Meilen Nach einer amtlichen Darstellung wurde der Strom von Ratibor bis zur pommerschen Grenze von 106 Meilen auf $85\frac{1}{2}$ Meile verkürzt. (Tietze.)

[5]) Die Durchstiche waren flüchtig ausgeführt, und man überließ es dem Strom, diese oft allzu schmalen Kanäle zu verbreitern; man hielt es nicht einmal für notwendig, die zahlreichen für die Schiffahrt äußerst gefährlichen Baumstümpfe aus dem Flußbette zu entfernen. (Tietze).

[6]) Zu besonderen Beschwerden von seiten der Schiffer, der Kaufmann-

ein und fing mit Arbeiten an, welche durch Verengung des im Durchschnitt viel zu breiten Bettes der Schiffahrt dauernd gutes Fahrwasser geben sollten. Die unglücklichen Kriegsjahre brachten jedoch diese vielverheißenden Regulierungsarbeiten zum Stillstand.

Erst 1815 nahm man diese Arbeiten wieder auf. Nach Bereisungen und langen Prüfungen suchte man nach dem sogen. Günther-Eytelweinschen Programm — darnach sollte der Strom durch Buhnenbauten auf gewisse Normalbreiten in der Mitte des Strombettes konzentriert werden und die durch Sandbänke hervorgerufenen Spaltungen beseitigt und die Ufer befestigt werden — einen dauernd fahrbaren Zustand der Oder herbeizuführen. Sicherlich wäre diese Vornahme für die Oderschiffahrt von großem Segen gewesen. Doch Geld- und Zeitmangel standen einer planmäßigen Durchführung dieses Programms im Wege, und war auch an vielen Stellen bessere Schiffahrt bewirkt worden — im Jahre 1828 waren die Arbeiten z. B. so weit gediehen, daß die Oder von Kosel bis Breslau schiffbar blieb, was zu Beginn des 19. Jahrhunderts durchaus nicht der Fall war[1]) — so war es aus den eben angeführten Gründen nur Stückarbeit, was getan wurde: Bei Niedrigwasser brachten neben Sandbänken im Strom befindliche Baumstämme, Pfähle, Wurzeln usw. Schiffer und Kahn und Ladung in die größte Gefahr[2]); bei Hochwasser riefen zahlreiche Wehre, mit denen der Strom bis Beuthen a. O. besetzt war, unliebsame und gefahrvolle Störungen hervor[3]).

Zur Illustration der Verkehrsverhältnisse auf der Oder am Ende unserer Zeit mögen hier noch die Tatsachen erwähnt sein,

---

schaft und auch des Oberbergamts gab die Partie der Oder bei Oppeln Anlaß; der dortige sogen. Wienaukanal war so versandet, daß im Jahre 1804 die Schiffahrt dergestalt gestört war, daß die Schiffer daselbst monatelang haben liegen bleiben oder umladen und die geladenen Waren mit großen Unkosten per Axe auf den Umladungsplatz haben zurückbringen lassen müssen (Aus St. A. 4. Hoym an K. & D. K. 31. Oktober 1804).

[1]) Vgl. Schles. Provinzialblätter. 1828. S. 14.

[2]) In den Schles. Provinzialblättern (1836. Bd. 104. S. 185) findet sich folgende vielsagende Notiz: „Ein reich beladener Kahn fuhr in der Nähe von Neusalz auf einen Pfahl und erlitt nebst Ladung große Beschädigung. Der Verkehr per Axe gewinnt daher wieder an Bedeutung".

[3]) Nur wenige von ihnen, wie die Brieger und Breslauer, konnten durch gute Schleusen ohne Lebensgefahr umfahren werden.

daß z. B. im Jahre 1893 auf der Strecke zwischen Kosel und Krappitz bei dem kleinsten Stande der Oder ein Kahn nicht tiefer als 16 Zoll gehen konnte, wenn er ungehindert fortkommen wollte, bei gewöhnlich kleinem Wasser nur 21 [1]), und daß Schiffer, welche im Oktober 1837 von Gleiwitz abfuhren, erst im Mai 1839 in Breslau anlangten [2]).

Erst am Ende unseres zu behandelnden Zeitabschnittes, im Jahre 1843, wo mehr Geld zur Verfügung stand, kam ein frischer Zug in die Ausführung der Strombauten. Es begann eine neue Periode in der Oderregulierung, deren Segnungen aber, ebenso wie bei der Przemsa, für den Kohlenabsatz unserer Zeit nicht mehr eintraten [3]).

Hinsichtlich dieser Regulierung sei noch erwähnt, daß man schon frühzeitig „zur Vermehrung des Debits von den Hultschiner Gruben“ die Schiffbarmachung der Oder von Hultschin bis nach Ratibor ins Auge gefaßt hatte. In dem Berichte, den der Oberlandforstmeister v. Wedell anläßlich der Auffindung der dortigen Steinkohlen am 10. Dez. 1780 an Hoym sandte [4]), sprach er von Steinkohlen, „welche nicht bloß für diesen Winkel, sondern auch auf weitere Ortschaften sehr vorteilhaft wären; es ist unmittelbar an der Oder, welche von da ab ganz füglich auf kleinen Gefäßen schiffbar gemacht werden könne. Es ließe sich daraus die wohlfeilere Versorgung von Breslau, ja selbst von Berlin gedenken, die jetzt durch einen Landtransport von 9 Meilen geschehen muß“.

Es scheint, als ob die Bergbehörde auch Erörterungen über die Möglichkeit und Nützlichkeit einer solchen Schiffbarmachung angestellt hatte; leider aber waren die „Akten, betr. die Schiffbarmachung der Oder von den Hultschiner Steinkohlengruben bis

---

[1]) Vgl. O. B. A. Ar. 13. vol. II. Gleiwitz. 25. Nov. 1839.

[2]) Vgl. H. Voltz, Die Bergwerks- und Hüttenverwaltungen des oberschlesischen Industriebezirks. Kattowitz 1892. S. 92/93.

[3]) Mit einem Kostenaufwande von 225000 M. schaffte man eine Fahrtiefe von 1 m auch bei niedrigstem Wasserstande bei einer Einschränkung des Flußbettes auf 100 m zwischen den Buhnenköpfen. Was die Kosten anbetrifft, so hatte man in den Jahren 1816—1842 pro Jahr und Kilometer für die Oder ausgegeben: 285,97 M., 1843–1847: 422,93 M. (Beim Rhein gab man aus 1842—47: 2657,04 M.) Nach Tietze a. a. O. S. 21.

[4]) St. A. 1. vol. II

Ratibor zur Vermehrung des Debits“ auf dem Oberbergamtsarchive nicht mehr vorhanden.

Bedeutung der Oderschiffahrt.

Trotz dieser ungünstigen Schiffahrtsverhältnisse war die Schiffahrt auf der Oder zu Ende des 18. Jahrhunderts ziemlich lebhaft im Gange. Für unseren oberschlesischen Kohlenabsatz kam sie in jener Zeit fast gar nicht in Betracht. Bei der bekannten Erbärmlichkeit des oberschlesischen Wege- und Fuhrwesens, bei dem es schon schwer fiel, Strecken von 1—2 Meilen zurückzulegen, war es ein Ding der Unmöglichkeit, auch für den höchsten Preis Kohlen bis nach Kosel oder Ratibor, als den nächsten Punkten an der Oder, auf ca. 7 Meilen weit zu bringen.

Gleichwohl war vor Inbetriebsetzung des Klodnitzkanals dreimal versucht worden — zu Beginn der 70er Jahre, dann zu Ende der 80er und 90er Jahre —, Kohlentransporte auf der Oder einzurichten, natürlich waren die Kohlen an ihrem Bestimmungsorte infolge der hohen Landfrachten so teuer, daß sie den anderen Brennmaterialien gegenüber gar nicht aufkommen konnten [1]).

Erst als mit dem Jahre 1804 der Klodnitzkanal so weit gebaut war, daß von Laband aus eine Verschiffung von Kohlen stattfinden konnte, und somit das Haupthindernis, die Anfuhr per Achse, ganz erheblich herabgeschwächt wurde, da begann natürlich ein lebhafterer Verkehr auf der Oder auch in der Verfrachtung von Kohlen.

Bei dem unmittelbaren Zusammenhange der Oderschiffahrt mit der Schiffahrt auf dem Klodnitzkanal — war doch der Hauptzweck dieses Kanals die Versorgung vor allen Dingen Breslaus und Berlins mit oberschlesischen Kohlen auf dem billigen Wasserwege —, wo also der weitaus größte Teil der auf dem Kanal verschifften Kohlen zum weiteren Transport auf der Oder gelangte, wollen wir hier nicht auf den Verkehr eingehen, indem wir dies bei Darstellung des Klodnitzkanales, den wir übrigens eingehender behandeln wollen, tun.

[1]) S. weiter unten.

Lebenslauf.

Am 29. August 1886 wurde ich, Kurt Richard Schroth, ev. Konfession, als Sohn des Obersteigers Ernst Schroth auf Radzionkau-Grube OS. geboren. Nachdem ich meinen ersten Unterricht in den Elementarschulen zu Scharley OS. und Beuthen OS. erhalten hatte, besuchte ich von Ostern 1897 ab die Städt. Oberrealschule zu Beuthen OS. und bestand Ostern 1906 daselbst die Reifeprüfung. Ich studierte zuerst an der Universität Breslau zwei Semester Jura, seit April 1907 an der Handelshochschule und der Universität zu Berlin Handels- und Staatswissenschaften und von Michaelis 1908 an der Universität Breslau Nationalökonomie. Von Oktober 1910 ab leistete ich mein Dienstjahr beim Grenadierregiment König Friedrich Wilhelm II. (1. Schles.) Nr. 10 in Schweidnitz ab.

Ich besuchte die Vorlesungen und Seminarübungen folgender Herren Dozenten:

Brie, *Dierschke*, *Dunker* †, *Eltzbacher*, *Fischer*, *Gretener*, *v. Halle* †, *Heilborn*, *Heilfron*, *Jastrow*, *Kaufmann*, *Kowalewski*, *Leonhard*, *v. Martitz*, *Meyer*, *Muthesius*, *Preuß*, *Rohr*, *Schär*, *Schmoller*, *Schott*, *Sering*, *Sombart*, *Wagner*, *v. Wenckstern*, *Wolf*.

Allen diesen Herren spreche ich meinen ergebensten Dank aus. Insbesondere danke ich aufrichtig Herrn Prof. Dr. v. Wenckstern für die gütige Förderung während meines Studiums und das mir in der Zeit meines Examens erwiesene Wohlwollen. Mein besonderer Dank gebührt ferner Herrn Geheimrat Ziemann vom Kgl. Oberbergamt Breslau, welcher mir die für meine Zwecke erforderlichen Akten und Literaturwerke des Kgl. Oberbergamts zu Breslau gütigst zur Verfügung stellte; ich danke auch seinen Beamten, Herrn Rechnungsrat Fraudé und Herrn Oberbergamtssekretär Petzold. Die Anregung zu vorliegender Arbeit erhielt ich von dem leider viel zu früh verstorbenen Geh. Admiralitätsrat Prof. Dr. v. Halle in Berlin.